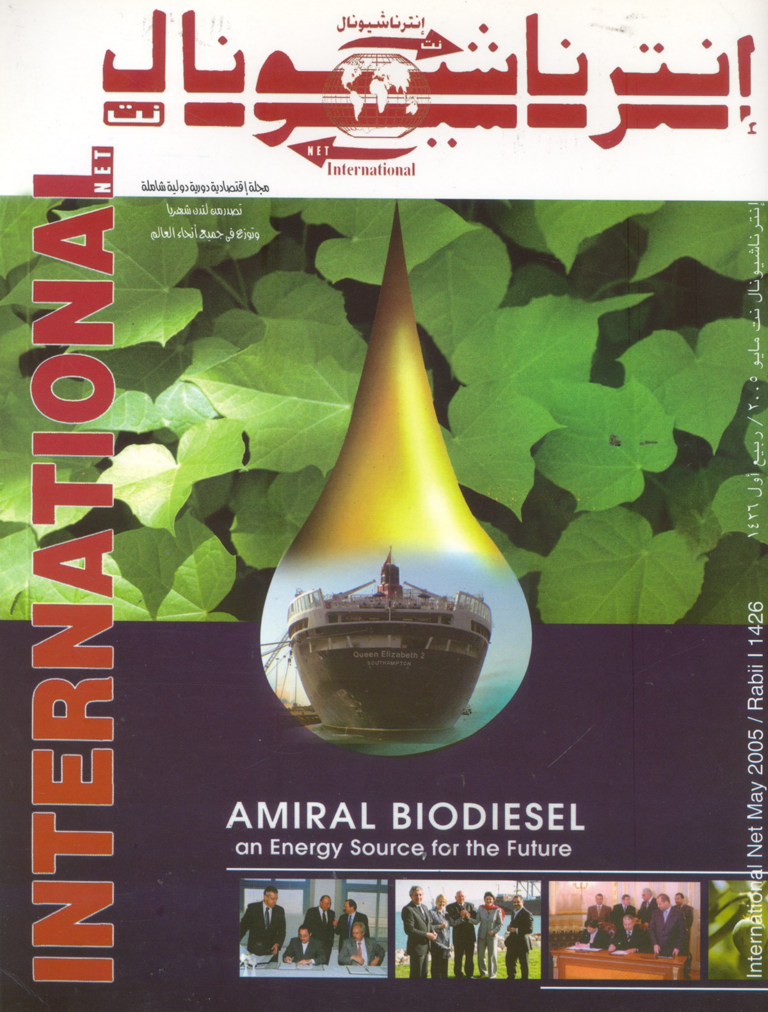
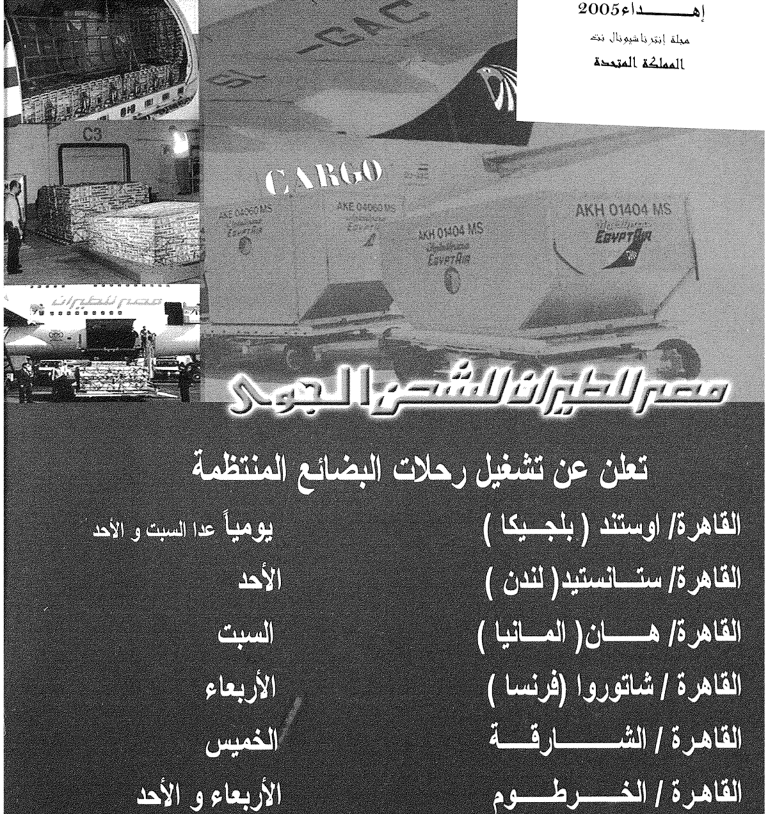


إنترناشيونال
إنترناشيونال نت
NET
International
مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع في جميع أنحاء العالم
INTERNATIONAL
NET
Queen Elizabeth 2
SOUTHAMPTON
AMIRAL BIODIESEL
an Energy Source for the Future
International Net May 2005 / Rabii I 1426
إنترناشيونال نت مايو ٢٠٠٥ / ربيع أول ١٤٢٦

إهـــداء 2005
مجلة إنترناشيونال نت
المملكة المتحدة



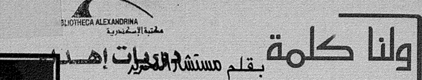
واعتباراً من يوليو القادم سيتم تشغيل رحلات بضائع جديدة إلى كل من:-

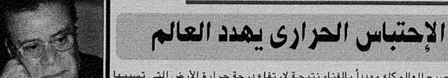
الشارقة / بانجكوك - بومباى - ميلانو - امستردام - بيروت

EGYPTAIR CARGO
مصر للطيران للشحن

للأستعلام و الحجز على مدار ٢٤ ساعة
تليفون ٢٦٥٧٣٠٤ فاكس ٢٦٥٧٣٦١
ادارة خدمة العملاء : تليفون وفاكس ٢٦٥٧٥٧١ / ٢٦٥٧٥٧٨

cusserv@egyptair.com.eg







عاصم السيد أحمد

الإحتباس الحرارى يهدد العالم

لقد أصبح العالم كله مهدداً بالفناء نتيجة لإرتفاع درجة حرارة الأرض التى تسببها الأنشطة الإنسانية المختلفة وما تخلفه من الإنبعاثات المؤدية إلى التأثيرات القاتلة فى الحياة..

إن الأرض تتعرض لتغييرات وتطورات مهمة تعرض البلاد للفيضانات، وإرتفاع مستوى البحار، وزحف الجفاف على الأراضى الزراعية، وإنتشار المشكلات الصحية فى كل مكان..

إن البعض يؤكد أن إرتفاع درجات الحرارة فى العالم سيعجل بإرتفاع سطح البحر بحلول عام 2030 مما سيؤدى إلى تشريد الملايين من البشر بجانب الخسائر الإقتصادية والإجتماعية، ونتيجة للتغيرات فى نشاط الشمس خلال دورتها التى تستمر عادة ما يقرب من 11 عاماً تحدث تغيرات فى الحرارة ومعدلات سقوط الأمطار، ويتوقع العلماء إرتفاع درجة حرارة الجو تدريجياً، ويرجحون إحتباس أشعة الشمس داخل الغلاف الجوى إلى بعض الغازات التى يحتويها الهواء ومنها ثانى أكسيد الكربون والميثان وبخار الماء، بجانب الغازات التى تنبعث فى الجو أثناء إحتراق مصادر الطاقة العضوية (الفحم الحجرى والنفط والغاز).

لقد أكدت الدراسة التى أجرتها جامعة كونورادو الأمريكية أن هناك أدلة توضح أن إرتفاع درجة حرارة الجو. وما سيصحبه من تغيرات مناخية سيكون له أكبر الأثر على النظم البيئية على سطح الأرض، كما أن الدراسة التى أجريت عام 1990 أكدت أنه مع إستمرار إنبعاث غازات الإحتباس الحرارى من المحتمل إرتفاع درجة حرارة العالم فى غضون القرن القادم.

وقد سبق أن عقد المؤتمر العربى للطاقة عام 1994 حيث أكد ممثل المجموعة الأوروبية أنه من المتوقع إرتفاع درجة حرارة الجو بحوالى 1.5 درجة مئوية، وحذرعلماء البيئة من إستمرار إرتفاع درجة حرارة الأرض لسنوات طويلة مما يزيد من تعرض البشر لمخاطر في العالم كله، وأن درجات الحرارة العالية قد تزيد من معدل سقوط الأمطار وموجات الحر والجفاف أحياناً فى بعض المناطق، كما أن هذا الطقس يتيح للجزئيات الصغيرة الضارة من غاز الأوزون أن تحدث تلف بالرئة، وأكدت الدراسات أن زيادة حالات الإصابة بالأمراض التنفسية والقلبية مرتبطة بإرتفاع معدلات التلوث.

ويؤكد العلماء أن ظاهرة الإحتباس الحرارى تزيد مع الوقت، وأن أكثر سنوات السخونة ستكون العام الجارى 2005 ويستند الخبراء فى تصريحاتهم إلى موجة الحر التى ضربت أوروبا الصيف الماضى وتسببت فى موت أكثر من 20 ألف شخص.

لقد تم إعتماد بروتوكول كيوتو الخاص بتخفيض مستوى إنبعاث الغازات فى ديسمبر 1997؛ وقد شمل هذا البروتوكول بجانب الدول الصناعية 107 دولة فى الجنوب منها الصين والهند والبرازيل وأندونيسيا وكوريا الجنوبية وجنوب أفريقيا، وتعهدت هذه الدول بالإعلان عن إنبعاثات الغاز لديها بالأرقام، وتقديم تقريرها للأمم المتحدة متضمناً ما تم إنجازه لتحقيق الهدف قبل حلول شهر يناير 2006.

إن إتفاقية كيوتو دخلت حيز التنفيذ فى شهر فبراير الماضى حيث إلتزمت 34 دولة صناعية بالتحقيق بعد إقتناعها بأهمية حماية الأرض، وقد صادقت روسيا على هذا البروتوكول فى نوفمبر الماضى، ولازالت الولايات المتحدة هى الدولة الوحيدة البعيدة عن الإجتماع الدولى الذى طالب بضرورة إنقاذ الأرض، ولم تعر القضية أى إنتباه معللة سبب ذلك بالتكلفة العالية التى تتطلبها عملية إغلاق وإعادة هيكلة وتنظيم المجموعات الصناعية الأمريكية المتسببة فى إنبعاثات الغازات الضارة بالبيئة.

إن إرتفاع درجة حرارة الأرض تتسب فى العديد من المتغيرات المناخية والبيئية الهائلة والمفاجئة ومنها الجفاف والفيضانات وإرتفاع منسوب البحار وفناء الكثير من الكائنات الحية. ويعتبر البعض أن الدول الصناعية الغنية هى وحدها المسئولة عن تزايد معدلات الإنبعاثات الحرارية التى تؤدى إلى إرتفاع درجة حرارة الأرض والتغيرات المفاجئة. ولكن ربما تكون الدول الفقيرة أيضاً معنية أكثر من غيرها بظاهرة إرتفاع درجة الحرارة، وذلك لما تعانيه هذه الدول من مشكلات سياسية وإقتصادية، وعدم قدرتها للتصدى بقوة لأى سلبيات تتعلق بالتلوث البيئى بصفة عامة.

لذا يجب على جميع الدول كبيرها وصغيرها غنيها وفقيرها التضافر والتعاون لمعالجة مشكلة الإحتباس الحرارى، بجانب إلتزام الدول الغنية بتقديم المساعدات المالية والتقنية إلى الدول الفقيرة، وتزويدها بالتكنولوچيا النظيفة حتى يمكن التصدى بقوة لأى سلبيات تتعلق بالتلوث البيئى بصفة عامة.

إقرأ فى هذا العدد

إنترناشيونال نت
NET International

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine
AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761267
Camden Road .Camden Town
London NW1 9DR DX:
57074 Camden Town

مستشار التحرير
عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير
إبراهيم عوض

المستشار القانونى
المستشار محمد محمود بدر
المحامى بالنقض

مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد

المكاتب والمراسلون

جمهورية مصر العربية
القاهرة Tel. +2- 0122586455
اسكندرية Telefax.+2-03-4275117
E-Mail : assem355@hotmail.com
سى جول تليفون: +2-03-5745850

السويس
* ربان/أحمد بدوى
محمول: 0123184320 - (+2)
* عبد الرحيم مصطفى
محمول: 0124614924 - (+2)

الإسماعيلية
* محمد حسين صالح
تليفون: (346081)-(064)-(+2)
E-mail: Fagr1@ hotmail. com.

سوريا
* ربان ابراهيم سليم دير عطانى
تليفون وفاكس
(711999) - (43) - (+963)

السعودية - جدة
تليفون: (6369985)-(2)-(+966)
فاكس: (6369459)-(2)-(+966)

كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 -1+

توزع فى جميع انحاء العالم

المقالات المنشورة لا تعبر بالضرورة عن راى المجلة وانما تعبر عن آراء كتابها ويجوز إعادة النشر مع الإشارة إلى المصدر

من أجل الشركات الراغبة فى تحقيق إنتشار أوسع وزيادة مبيعاتها بادروا بالإتصال لحجز مساحة للإعلان

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شركة بورسعيد لتداول الحاويات و البضائع

PORT SAID CONTAINERS & CARGO HANDLING CO.



السيد اللواء بحرى/ جلال ياسين
رئيس مجلس الإدارة

مقدمة :-

قامت الشركة بتحقيق الآتى :-

- ★ إستكمال أعمال التعميق أمام رصيف الحاويات لاستقبال سفن الحاويات من الجيل الخامس
- ★ حجم تداول قدرة ٥٦٩٠٠٠ حاوية مكافئة
- ★ إضافة مساحة تخزينية قوامها ١١٠٠٠٠ م٢ لتصبح المساحة التخزينية الإجمالية للمحطة ٤٣٥٠٠٠ م٢
- ★ معدل تداول ٢٥ حاوية / ساعة للونش الواحد.
- ★ إضافة ونش عملاق "Super post panamax" فى سبتمبر ٢٠٠٣



خطة التطوير لعام ٢٠٠٣/٢٠٠٤

- توريد عدد ٦ ونش ساحة (Reach Stacker) .
- توريد عدد ٨ جرار موانئ بالمقطورة .
- توريد عدد ٢ ونش ساحة عملاق (R.T.G)(TRANS TAINE)

حقائق على الطبيعة :-

- ساحة الحاويات	٤٣٥,٠٠٠ م٢
- الطاقة السنوية للمحطة	٧٠٠,٠٠٠ حاوية٢ مكافئة
- المخزن مشترك LCL	٦٠٠٠ م٢
بطاقة تخزينية	٢٥٠ حاوية مكافئة
- حاويات الثلاجة	٣٦٠ وحدة - مصدر كهربى
- طاقة ورشة صيانة الحاويات	٦٠٠ حاوية مكافئة / شهرياً
- النقل بالقطار	محطة واحدة



الميناء الجاف:

- فى ١٤ نوفمبر عام ١٩٩٦ تم إنشاء الميناء الجاف على مساحة ٥٠,٠٠٠م٢ بمدينة العاشر من رمضان على بعد ٥٠ كم من القاهرة وتعتبر من اكبر المدن الصناعية بجمهورية مصر العربية .
- الميناء مجهز بأحدث المعدات لخدمة المصدرين المصريين ومستخدمى الميناء من جميع أنحاء العالم .

طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .

مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠ م٢ .

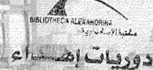
نظام الحاسب الآلى :-

- تتبادل المحطة بيانات السفن إلكترونيا بإستخدام نظم EDI حيث يتم تبادل رسالة (BAPLIE FILE) مع العديد من الخطوط الملاحية بنجاح ويتم تبادل رسائل MOVINS,CODECO,COARRI Files
- إستخدام اجهزة كمبيوتر محمول لاسلكيا RDT للسيطرة على عمليات التشغيل .

المعدات :-

- ٣ ونش رصيف عملاق حمولة ٤١ طن .
- ٤ ونش رصيف عملاق (SUPER POST PANAMAX) حمولة ٤٠ طن
- طول ذراع الونش ٤٤,٥ م قادرة على تداول ١٦ صف (ROW)
- ونش رصيف عملاق "Super Post Panamax" حمولة ٦٠ طن
طول ذراع الونش ٥٠م قادر على تناول ١٨ صف (ROW)
- ٢ ونش رصيف متحرك (Mobile Crane) ٨٠ . ١٠٠ طن .
- ٦ ونش ساحة عملاق ترانستيز R.T.G.
- ٢٧ ونش ساحة ريتش ستيكر R.S.
- ٤٧ جرار موانئ بالمقطورة .





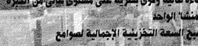

BIBLIOTHECA ALEXANDRINA
مكتبة الإسكندرية



دوريات إهداء

نشاط تداول البضائع:

- ★ الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٥٥,٠٠٠ طن
- ★ معدل التداول ٨٠٠٠ طن يومياً
- ★ يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضائع العامة والحبوب الصب بكفاءة عالية وقوى بشرية على مستوى عالى من الخبرة
- ★ تمتلك الشركة متشايين عاشيين بمعدل تفريغ ٢٦٠ طن / الساعة للمنشأ الواحد
- ★ جارى إنشاء صومعة للغلال بسعة تخزينية قوامها ٣٠,٠٠٠ طن لتصبح السعة التخزينية الإجمالية لصوامع غلال الشركة ٨٠,٠٠٠ طن



Tel: 002 066 237152/ 002 066 235862
Fax: 002 066 339347/ 002 066 220419

P.O.BOX: 1239 PORT SAID , EGYPT
Web site: www.pscchc.com
E-mail:info@pscchc.com

فرص تسويقية كبرى
لشركات وهيئات النقل والشحن والخدمات اللوجيستية

Arab Cat'ex 2005
المعرض العربى للنقل والشحن والبريد


رئاسة مجلس الوزراء

برعاية السيد رئيس مجلس الوزراء

والسيد/ أمين عام مجلس الوحدة الإقتصادية العربية


جامعة الدول العربية






قطاع النقل البحرى المصرى

- **بمشاركة مصر و١٣ دولة عربية**
- **كبرى الشركات والهيئات والإتحادات العربية النوعية:**
  (الموانئ البحرية - الناقلين البحريين - غرف الملاحة - النقل البرى - النقل الجوى)
- **شركات المستودعات والتخزين - التخليص الجمركى التوكيلات الملاحية - مناولة البضائع - التأمين والبنوك**
- تشارك فى أكبر معرض متخصص بالمنطقة العربية
- **حضور مكثف بالمعرض للمصدرين والمستوردين - الإتحاد العام للغرف التجارية جمعيات المستثمرين - مجلس السلع الزراعية والمجالس السلعية النوعية رجال الأعمال من مصر والدول العربية**
- خدمات متميزة وفرص استثمارية وتسويقية بالمعرض


EGYPT POST
Official Coruier


مركز القاهرة الدولى للمؤتمرات

فرصة الإشتراك مازالت قائمة



Main Sponsors:























للمشاركة وزيارة المعرض:

أو الإتصال: تليفاكس /٣٤٤٤٨٥١-٣٠٢٤٢٤٥ ٢٠٢ + - ٠١٢١٦٠٩٧٩٦ ٢٠٢ +



إذا كنت تفكر فى أفضل الطرق التى تنجز بها أعمالك مع العالم الخارجى

.... من فضلك توقف فوراً عن التفكير

..... فخبراء الشحن الدولى يتحدثون

رويـــال للخدمات اللوچستية

ولدت عملاقة وبدأت من حيث إنتهى الآخرون

(التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)

- فريق عمل متخصص و مدرب فى جميع أنشطة الشحن الدولى وفق أحدث المعايير العالمية
- أكبر شبكة نهايات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
- أكبر شبكة وكلاء تغطى جميع أنحاء العالم
- خدمات الشحن الدولى من و إلى أى مكان فى العالم بحراً وجواً
- المشروعات - الأمتعة الشخصية - المعارض - التخزين والتوزيع
- خدمات النقل البرى من و إلى جميع أنحاء الجمهورية
- التخليص الجمركى من و إلى جميع الموانى المصرية (بحرى وجوى)
- تغطية الشحنات تأمينياً من الباب إلى الباب
- الفحص المسبق عن السلع الصناعية

معنا ....وداعا للتأخير....وداعاً للقلق

مكتب القاهرة : ٢٩ ش فريد - هليوبوليس - القاهرة - مصر
ت:٤١٤٩٩٤٤-٤١٨٤٤٢٣-٤١٨٤٢٨٣-٢٠٢+ فاكس :٤١٨٤٤٢٨-٤١٤٨٨٧٧- ٢٠٢+
مكتب الاسكندرية : ١٠ش المتحف الرومانى - المسلة - الدور الثانى
ت:٤٨٣٨٩٥١-٤٨٣٨٩٥٢-٢٠٣+ فاكس:٤٨٧٧٧٩٢-٢٠٣+
مكتب ميناء السخنة:العين السخنة - السويس
ت:٣٧١٠٢١٩ - ٣٧١٠٠٥٠-٢٠٦٢+ فاكس:٣٧١٠٢٢١ - ٣٧١٠٠٥١-٢٠٦٢+
مكتب بورسعيد:٢١ ش الجبرتى - بورسعيد - مصر
ت:٣٣٥٢٩٤٠-٣٣٥٢٩٤١-٢٠٦٦+ فاكس: ٣٣٥٢٩٤٣-٢٠٦٦+
مكتب مطار القاهرة :مطار القاهرة الدولى - مركز التصدير الدولى - مكتب رقم ٢٠٤
ت: مباشر ٢٦٧١٤٦٨-٢٠٢+ ٢٦٧٠٦٧١-٢٦٧٠٦٧٢-٢٠٢+ داخلى ٢٠٤

حركة الموانى المصرية
خلال شهر فبراير 2005

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية خلال فبراير 2005

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد	السويس	الأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالي
بضاعة عامة تقليدية ومواد كيماوية	189.40	43.09	73.88	4.30	4.99	257.27	1.35	4.73	0.00	579.01
حديد تسليح	5.40	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.16	0.00	0.00	5.57
خردة	54.98	0.00	42.71	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	97.69
حاصلات زراعية	0.00	0.00	20.40	0.00	0.39	0.00	0.05	5.82	0.00	26.66
حبوب	145.44	490.11	241.96	124.60	0.00	0.00	126.00	0.00	0.00	1128.11
اتربة وخامات ومعدنية	52.11	790.80	0.00	0.00	0.00	4.77	53.58	0.51	0.00	901.77
مكورات حديد	5.76	152.27	54.57	25.78	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	238.63
اسمدة وأملاح	7.42	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.11	0.00	7.53
بترول	28.46	0.00	3.03	25.18	0.00	0.00	1.50	0.00	0.00	61.17
مجمدات ومبردات	11.08	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.09	0.00	11.17
معدات متحركة	3.48	0.00	0.02	0.00	0.85	0.00	0.38	0.00	0.00	4.73
بضائع خطرة	25.12	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.12	0.00	25.24
أخشاب	84.09	0.00	10.81	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	94.90
حيوانات حية	0.00	0.00	0.00	0.20	0.00	0.23	0.00	0.00	0.00	0.43
حاويات	184.94	116.11	38.61	53.02	0.04	0.50	0.00	0.00	0.00	393.22
ترانزيت	8.71	3.73	355.15	302.46	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	670.05
الإجمالي	806.39	1596.11	841.14	538.54	6.28	262.77	183.02	11.63	0.00	4245.88
عدد السفن	270	57	189	241	44	48	58	93	0	1000

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية خلال فبراير 2005

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد	السويس	الأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالي
بضاعة عامة تقليدية ومواد كيماوية	173.45	4.02	59.78	3.22	17.30	20.05	149.98	21.46	0.00	449.26
حديد تسليح	1.29	0.00	0.00	0.00	0.00	17.04	0.01	0.15	0.00	18.49
حاصلات زراعية	127.02	4.31	14.86	3.17	12.23	3.43	10.45	21.24	0.00	196.71
حبوب	2.00	34.38	3.69	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	40.07
أتربة وخامات ومعدنية	6.43	146.04	319.73	60.72	4.20	56.63	17.05	1.44	0.00	612.24
مكورات حديد	0.00	0.00	4.21	0.00	0.00	0.00	0.00	0.46	0.00	4.67
أسمدة وأملاح	1.51	0.00	23.55	26.90	0.00	11.27	0.00	0.02	0.00	63.25
بترول	159.86	99.95	0.00	0.00	0.00	0.08	2.00	0.00	0.00	261.89
زيوت وشحوم	15.76	6.19	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.05	0.00	22.00
مجمدات ومبردات	2.50	0.00	0.00	0.00	0.20	0.00	0.15	4.88	0.00	7.73
معدات متحركة	0.19	0.00	0.00	0.00	0.33	0.03	0.91	0.01	0.00	1.47
بضائع خطرة	4.11	2.82	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.09	0.00	7.02
بضائع ثمينة	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	6.39	0.00	0.00	6.39
حاويات	139.53	51.73	21.29	50.10	0.07	0.30	0.00	0.00	0.00	263.08
ترانزيت	2.47	39.83	273.51	311.27	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	627.08
الإجمالي	636.12	389.27	720.62	455.38	34.33	108.83	186.94	49.80	0.00	2581.29
عدد السفن	265	55	193	246	39	47	56	95	0	996

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بعدد الحاويات المتداولة

حاوية مكافئة ٢٠ قدم

الميناء	برسم البلد			الترانزيت			إجمالي عام
	وارد	صادر	إجمالي	وارد	صادر	إجمالي	
الإسكندرية	17474	15366	32840	538	214	752	33592
الدخيلة	9019	7555	16574	594	2272	2866	19440
دمياط	2898	1754	4652	40413	34242	74655	79307
بورسعيد	4853	7350	12203	38988	36445	75433	87636
السويس	8	9	17	0	0	0	17
الأدبية	39	24	63	0	0	0	63
الإجمالي	34291	32058	66349	80533	73173	153706	220055

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١- ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

أجندة إنترناشيونال

* تصل إلى العاصمة السعودية الرياض يوم 2 مايو الجارى اللجنة القنصلية المعنية بشئون المصريين بالخارج برئاسة السفير محمد الغبارى مساعد وزير الخارجية للشئون القنصلية والمصريين بالخارج والهجرة واللاجئين، حيث تلتقى اللجنة مع عدد من المسئولين السعوديين كما تلتقى يوم 3 مايو الجارى مع أبناء الجالية المصرية ، وتقوم بزيارة جده يوم 5 مايو.
* تجرى الإنتخابات العامة البريطانية يوم 5 مايو الجارى، وذلك بعدما طلب تونى بلير رئيس الوزراء البريطانى من الملكة إليزابيث الإذن بحل البرلمان فى إجراء شكلى تمهيداً لبدء الحملة الإنتخابية .
* تعقد الدورة السادسة لمعرض صناعة الغزل والنسيج والملابس الجاهزة بمركز القاهرة الدولى للمؤتمرات خلال الفترة من 9 إلى 11 مايو الجارى تحت رعاية دكتور أحمد نظيف رئيس الوزراء، وتستضيف مصر على هامش أعمال المؤتمر أول مؤتمر أورومتوسطى عربى يستهدف تحقيق التكامل بين دول المنطقة فى مجال صناعة المنسوجات والملابس.
* ينظم الإتحاد العام للغرف التجارية المصرية خلال الفترة من 11 إلى 18 مايو الجارى الدورة الأولى لبانوراما مصرية بالعاصمة السعودية الرياض بغرض توثيق العلاقات الإقتصادية بين البلدين، وتتضمن فعاليات البانوراما إقامة معرض وعقد مؤتمر لبحث العلاقات الإقتصادية والتجارية بين البلدين .
* يجتمع وزراء خارجية الدول الأوروومتوسطية خلال شهر مايو الجارى فى لوكسمبرج حيث يتم عرض جدول الأعمال الخاص بعملية المشاركة الأورومتوسطية بين دول الإتحاد الأوروبى ودول جنوب المتوسط ودعم عملية برشلونة .
* تحتفل محافظة دمياط بعيدها القومى خلال شهر مايو الجارى وذلك بعد تنفيذ منظومة متكاملة من الخدمات على أرض المحافظة تضمنت تكثيف الجهود المبذولة وتلبية إحتياجات المواطنين وحل مشكلاتهم .
* يتم فى شهر مايو الجارى إفتتاح متحف العريش القومى الذى بلغت تكلفته 40 مليون جنيه، وإستغرق العمل به 5 سنوات، وذلك فى إطار سياسة المجلس الأعلى للآثار التى تهدف إلى نشر الوعى الأثرى.
* يعلن وزراء مياة دول حوض النيل العشر خلال شهر مايو الجارى الإتفاق على الشكل النهائى للإطار المؤسسى والقانونى لمبادرة آلية ودول حوض النيل الجديدة، وذلك بعد إنتهاء المباحثات المستمرة خلال 4 سنوات لوضع هذا الإطار.
* يبدأ المؤتمر القومى الأول للبحث العلمى فى مصر يومى 28 و29 مايو الجارى تحت رعاية الرئيس محمد حسنى مبارك حيث سيتم وضع إستراتيجية وأولويات البحث العلمى والبرامج التنفيذية، وتحديد أدوار جهات ومؤسسات البحث العلمى لمختلف القطاعات.

بيان بحركة الركاب (قادمون . مغادرون) بموانئ مصر خلال شهر فبراير 2005

ميناء	مغادرون	قادمون	إجمالى
الإسكندرية	11290	11290	22580
نويبع	27868	17877	45745
بورسعيد	1556	2416	3972
سفاجا	29992	23625	53617
شرم الشيخ	2224	2935	5159
السويس	3780	35335	39115
الإجمالى	76710	93478	170188



مشروعات إستثمارية بمنطقة السويس الحرة

صرح المهندس شوقي أبو سمرة رئيس الإدارة المركزية للمنطقة الحرة العامة بالسويس بأن مجلس إدارة المنطقة الحرة العامة بالسويس برئاسة المحافظ اللواء/ سيف الدين جلال وافق على إقامة ثمانية مشروعات إستثمارية جديدة با ستثمارات تصل إلى خمسة ملايين دولار 28% منها إستثمارات سعودية وإيطالية وإسترالية والباقي إستثمارات مصرية وتقام هذه المشروعات على مساحة 27700 متر مربع وتتيح فرص عمل تصل إلى 169 عاملاً منهم 7 أجانب

حركة السياحة فى مصر

صرح اللواء/ أبوبكر الجندى رئيس الجهاز المركزى للتعبئة والإحصاء بأن عدد السائحين الذين زاروا مصر في يناير 2005 بلغ حوالى 114 ألف و620 سائحاً بنسبة زيادة قدرها 18.2% عن يناير 2004 وكانت أكثر المناطق إيفاداً السعودية ثم ليبيا ثم الأردن ثم فلسطين وبالنسبة للسائحين القادمين من جميع أنحاء العالم فقد بلغ عددهم 634 ألف و836 سائحاً بزيادة قدرها 12.1%، وكانت أوروبا أكثر السائحين إيفاداً ثم الشرق الأوسط يليه شرق آسيا .

وقد بلغ مقدار الإنفاق السياحى خلال هذا الشهر 693 مليون دولار بزيادة قدرها 79 مليون دولار عن يناير 2004.

بقايا السفن البحرية القديمة

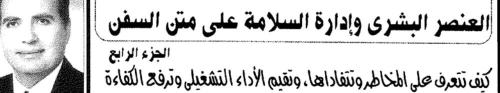
عثرت بعثة أمريكية من جامعة بوسطن بالتعاون مع بعثة إيطالية من جامعة نيبلز الشرقية - أثناء أعمال التنقيب الأثرى بالبحر الأحمر جنوب ميناء سفاجا - على مجموعة كبيرة من بقايا السفن البحرية التى كان يستخدمها المصريون القدماء فى رحلاتهم التجارية إلى بلاد بونت؛ كما عثر أيضاً على لوحات عليها نصوص هيروغليفية عن الرحلات والبعثات التجارية المتعددة

فنادق سياحية جديدة

وافق الدكتور/ إبراهيم سليمان وزير الإسكان والمرافق والمجتمعات العمرانية الجديدة على تخصيص 85ألف متر مربع خلف ميناء اليخوت بمارينا العلمين لإحدى شركات القطاع الخاص المصرى لإقامة أكبر مشروع فندقى 5 نجوم برأسمال 400 مليون جنيه، وبطاقة فندقية 3 آلاف غرفة فندقية، وكذا تخصيص 40 ألف متر لإنشاء فندق آخر لأول مرة فى مصر داخل مياه البحيرات بإستثمارات تصل إلى 120 مليون جنيه، وبطاقة 450 غرفة، و36 جناحاً ملكياً.

إبراهيم سليمان

دكتور ربان/ أحمد حنفى الأستاذ بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى



العنصر البشرى وإدارة السلامة على متن السفن

الجزء الرابع

كيف تتعرف على المخاطر وتتفاداها، وتقيم الأداء التشغيلي وترفع الكفاءة

فائدة الفحوصات والتدقيقات الخاصة بسلامة السفينة:

فى هذا البحث ذكرت الكلمتين فحص وتدقيق. وهما يستحقان الذكر لإختلاف المعانى:

التدقيقات:

تساعد التدقيقات فى المطابقة حيث تتواجد الأخطار ويجرى تقييم الخطورة وإحتمالية التهديد الذى يفرضانه. وعلى سبيل المثال: فى صناعات الطيران والصناعة الذرية حيث يكون الهدف بالنسبة لإحتمال الخطر لا يتعدى الصفر فقد كانت مثل هذه التدقيقات ماثلة بمثابة روتينية لعدة سنوات فهى توجيهية البرمجة.

الفحوصات:

وهى تختص أكثر بحالة السفينة ومعداتها، وهى توجيهية الأجهزة والمعدات (المواد والأدوات الصلبة). وعلى سبيل المثال: عندما يمر الفاحص على ثقب فى فلوكة نجاة فيكون رد فعله (أصلح هذا العيب) أما عندما يمر المدقق بنفس هذا الموقف فسوف يقوم بتحديد متى وأين، ولماذا، وكيف فشل النظام بالسماح لهذا الموقف أن يتطور على هذا إنها مسئولية الشركات فى الحفاظ على نظام إدارة السلامة "SMS" وتنفيذ متطلبات تدقيقاتهم. ما من شك أنه من المفيد أن تنفذ الفحوصات والتدقيقات بواسطة طاقم الإدارة الذى لا تقع عليه أى مسئولية مباشرة فى المنطقة التى تحت التدقيق لكن مع التعاون الكامل مع الأفراد الوثيقى الصلة.

ويستطيع مثل هذا الشخص أن يجهز دلائل مستقبلية حديثة فى موقع العمل وأن يعطى نصائح ذات قيمة عالية للعاملين فى البحر، فى إستخدام معدات الطوارئ والتدريب على الأحداث الغير متوقعة.

تعتمد قيمة الفحوصات والتدقيقات على مدى جودة الشخص الذى يعقد فحص المعدات ويقوم بتدقيق المنظومة. وسوف تشكل تمارين الإستجابة للطوارئ الواقعية عنصر متكامل لمثل ذلك التدريب.

وتنفذ الفحوصات والتدقيقات التالى:

1- العناية بالأفراد وسلامتهم والبيئة.

2- إضافة قيمة بواسطة إسداء النصيحة المساعدة أثناء الفحوصات والتدقيقات والتدريب.

3- المساعدة فى تحسين جودة حياة العمل وبالتالى الحياة الخاصة بطريقة غير مباشرة.

4- المساعدة فى تحسين نظام إدارة السلامة الخاص بالشركة.

5- إبلاغ نتائج أبحاثنا إلى السفينة والمنظمة التى على الشاطئ وتقديم التوصيات.

ترى الأوامر فى البحر على أنها مفروضة من قبل القيادة. وهى مفروضة على الطاقم من قبل نظامنا لإدارة السفينة. ومن أجل أن يكون الضابط فعال فى المهارات فذلك يحتاج إلى تطويره فى مثل حسن المبادرة، والقدرة على الإشراف وتأمين الأرواح.

أعظم ثلاث سمات يجب أن يمتلكها هى المشاركة العاطفية، والمرونة، والطاقة.

وعلى أقل القليل لو أن واحدة من هذه الصفات نقصت فسوف ينتج أيضاً قيادة فعالة. ويجب على الضابط أن يحسن إختيار أسلوب القيادة إعتماداً على المشكلة التى يواجهها فى موقف يتعرض له.

المشاكل الكبرى التى تنشأ على متن السفن تكون فى الغالبية العظمى بسبب الإتصالات الغير صحيحة مثل ما يشابه الرسائل المتبادلة بين الضباط والدرجات الأخرى. وهناك الأسس العامة التى يمكن تطبيقها لتحسين ذلك فبدون إتصالات جيدة لن تكون هناك إدارة جيدة. تذكر أن:

1- نادراً ما تكون الإتصالات كاملة وسليمة.

2- سوف لن تصل جميع الإتصالات إلى الشخص الصحيح وفى التوقيت الصحيح.

3- يضفى كل شخص لونه على جميع الإتصالات التى تمر عليه.

4-إهدف دائماً إلى المستوى العالى فى الإتصالات حتى ولو كنت تتسلم رسالة ليست جيدة المستوى أو النوعية.

- لا توجد إدارة جيدة على متن السفينة بدون إتصالات جيدة.
- يمكن توضيح معنى عمليات الإتصالات بمصطلحات بسيطة، والنموذج التالى يحدد هذه النظرية:

الأفكار ← الشفير ← الإرسال ← الإستلام ← حل الشفرة ← التغذية الإسترجاعية ← العوائق

5- تحدد التغذية الإسترجاعية جودة التبادل. وتعتمد جودة مهارات إتصالات الضابط على كيفية الفهم الجيد لهذه العملية.

الخلاصة:

يظل واجب الربان الإضطلاع بالمسئولية لوضع خطة الرحلة والتوضيح الذى لا لبس فيه للأهداف من أجل تطوير المقاييس المعتمدة لقياس مدى إحراز مراعاتهم ومن أجل التدريب على متن السفينة فى المهارات المطلوبة للوفاء بمتطلبات الأحداث الغير متوقعة.

ومن مسئوليات الربان تكليف الضباط والدرجات الأخرى بالواجبات بوضوح وفى منظومة الإدارة على متن السفينة، كنظام موحد فى صناعة النقل البحرى، فإن الربان هو الأمر الوحيد والظاهر بالتفوق كممثل للمالك من خلال قوة السلطات المنوط بها.

وعند العمل كفريق، فمن المهم للضباط والدرجات الأخرى أن يعرفوا واجباتهم فى نظام إدارة السلامة وكذا مسئولياتهم وأن ينفذوا الأعمال المتوقعة منهم، ويجب على كل منهم أن يكون شديد الحرص عند فرض نفوذه على الآخرين وأن لا يتدخل فى نطاق الأعمال المكلفين بها وأن لا يسمح للتشامخ القيادى أن ينزلق إلى مستوى الدونية من المرؤوسين على متن السفينة.

دعنا نستخدم مواردنا:

- الأموال المتاحة.
- السفن/ المعدات ومجال العمل.
- الأفراد/ الخبرة.
- الوقت.

بطريقة التكلفة الفعالة لدينا خيار، هل نهدف إلى:

مدرسة الإدارة تحت شعار «الصمت حوله حتى لا يبتدع أحد آخر مثله

The sweep it under the carpet school of Management The Keeping silent about it, so that nobody else finds out about it.

أو:

"المنظمة التعليمية"

التأكيد على التعليم، والتدريب، والتحسين الذاتى، والتعاون بإعتبارهم مفتاح الجودة/ إدارة السلامة، والدعم بواسطة نظام الدعم التعليمى المشترك من قبل شركة النقل البحرى.

e-mail:ahmed_hanafi@hotmail.com

بقلم الدكتور/ أيمن النحراوى

الجزء الأول الآثار الإقتصادية لتطبيق التجارة الإلكترونية



يشهد الإقتصاد العالمى منذ منتصف حقبة التسعينات من القرن العشرين وحتى هذه اللحظة تطورات وتغيرات متلاحقة على كافة الأصعدة والمستويات والقطاعات تمثلت هذه التطورات فى مجموعة من المفاهيم التى تعكس وتنظر الجوانب المختلفة لها. وفى مقدمة هذه المفاهيم مفهوم العولمة. وحرية التجارة. والتكتلات الإقتصادية. وسيادة آليات الإقتصاد الحر والأسواق المفتوحة. بهدف إزالة كل المعوقات على تدفقات البضائع والنقليات فى إطار سوق كونى واحد تسوده المنافسة ويسعى الجميع فيه نحو إحراز التميز التنافسى. والإستجابة بكفاءة وفعالية للطلب العالمى المتزايد على السلع والخدمات. وبحيث تتم إدارة سلسلة الإمداد الكونية عبر شبكات نقل شديدة التنظيم والتعقيد والكفاءة من خلال الإدارة اللوجيستية.

وهكذا ففى ظل عولمة الإقتصاد العالمى أصبح النقل البحرى أكثر إرتباطاً بأنشطة ووسائط النقل والإنتاج والتسويق فى ظل تداخل وترابط وتكامل هذه الأنشطة والتى تستهدف جميعها عبور الفجوة بين المنتج والمستهلك بأكفأ وأرخص الوسائل بما يحقق خفضاً حقيقياً فى التكلفة الكلية للنقل بين الطرفين فى إطار السلسلة اللوجيستية المتكاملة للبضائع التى تتدفق من خلالها البضائع والحاويات بكفاءة عالية عبر وسائط النقل المختلفة بأعداد محددة وتوقيتات محكمة. وهو ما أدركته الشركات الملاحية الكبرى حين سعت لبناء أحجام أكبر من السفن لإستيعاب النقليات المتزايدة لحركة التجارة الدولية والدخول فى أشكال متعددة من إتفاقيات الشراكة والتعاون والتحالف لإحداث مزيد من التنسيق والتعاون فيما بينها وتحقيق تغطية تسويقية كونية لخدماتها وأنشطتها، وعلى الجانب الآخر أدركت الموانئ هذا التوجه فى سعيها الحثيث نحو إجتذاب حركة السفن والبضائع إليها سعياً وراء تحقيق المنافع الإقتصادية والمالية من الأنشطة المرتبطة بها.

1- نشأة الإنترنت:

فى عام 1969 قامت وزارة الدفاع الأمريكية بإنشاء شبكة ARPA وكالة المشروعات المتطورة للبحوث للأغراض العسكرية وبعد 17 عام من التشغيل فى المجال العسكرى، إنتقلت تطبيقات هذه الشبكة وبالتحديد عام 1986 إلى القطاع المدنى ممثلاً فى الهيئة الأمريكية القومية للعلوم، وفى عام 1995 إنتقلت تطبيقات هذه الشبكة إلى القطاع الخاص ومنذ ذلك التاريخ تعددت إستخداماتها فى مختلف المجالات.

لكن يمكن القطع بأن المولد الحقيقى للشبكة العالمية العنكبوتية بصورتها الراهنة World wide web قد تم على أيدى علماء المعمل الأوروبى لفيزياء الطاقة فى سويسرا عام 1990، ثم ظهرت برامج العرض والتصفح على أيدى باحثى المركز القومى لتطبيقات الحاسبات المتقدمة فى الولايات المتحدة عام 1993 بظهور برامج Mosaic، Explorer ،Netscape.

ويمكن فى هذا الإطار أن نعرف الشبكة العالمية العنكبوتية بأنها «شبكة إتصالات عالية مفتوحة وعامة واسعة النطاق تربط بين عدد ضخم من الشبكات الفرعية بإعتبارها شبكة الشبكات لإجراء الإتصالات وتبادل المعلومات بين عدد لا نهائى من الأطراف من خلال الدمج بين تكنولوجيا الحاسب والمعلومات والإتصالات ويرمز لها بالرمز www وهى الأحرف الثلاثة الأولى من world wide web.

ويمكن فى هذا الشأن أن نشير إلى مصطلحين أساسيين فى هذا الشأن أولهما هو إسم النطاق Domain Name وهو إسم مكتوب بلغة واضحة لأى موقع بحيث يتم ترجمته إلى رقم بروتوكول إنترنت لتحديد مكان الموقع والدخول إليه، أما المصطلح الثانى فهو صفحة الويب Web page وتمثل سلسلة من ملفات عروض الإنترنت القياسية التى يمكن عرضها بإستخدام أى متصفح.

ويمكن للقارئ الإسترشاد بهذا المثال عن موقع www.ahram.org.eg المقطع الأول منه www يشير إلى الشبكة العالمية العنكبوتية والمقطع الثانى ahram يشير إلى إسم المؤسسة والمقطع الثالث org يشير إلى طبيعة المؤسسة أو المنشأة والمقطع الرابع يشير إلى eg وهو إختصار لإسم الدولة التى تنتمى إليها المؤسسة ويمكن فى هذا الشأن القيام بتصنيف للمواقع على الشبكة العالمية العنكبوتية:

المواقع التجارية com.
المنظمات والمؤسسات org.
المؤسسات الدولية int.

جدول رقم (1)
المؤشرات غير المباشرة للتجارة الإلكترونية فى الدول العربية وفق إحصائيات عام 2000

الدولة	عدد مضيفى الإنترنت	عدد مستخدمى الإنترنت بالألف	عدد الحاسبات الشخصية بالألف	عدد الخطوط الرئيسية بالألف	متوسط دخل الفرد بالدولار
الأردن	907	127.3	90	620	1150
الإمارات	42962	735	300	1020	19750
البحرين	53	40	93	171	10192
تونس	26	100	145	850	2216
الجزائر	34	50	180	1368	1400
جيبوتى	1	0.8	6	8.8	846
السعودية	3745	200	1200	2964.7	6660
السودان	-	10	85	386.8	617
سوريا	9	30	230	1675	1134
الصومال	00	00	00	00	00
العراق	1	00	00	675	00
عمان	2908	90	65	225.4	6418
فلسطين	00	00	00	00	00
قطر	2255	30	80	160.2	16157
الكويت	3360	150	230	467.1	15784
لبنان	-	300	150	650	4980
ليبيا	29	7	00	550	6271
مصر	2240	450	750	5483.6	1424
المغرب	1858	100	300	1425	1256
موريتانيا	120	12.5	70	19	368
اليمن	53	19	30	417	384

drayman100 @ yahoo .

EGYTRANS LCL SERVICE
Now operating from Alexandria & Port Said
Export your cargo to all Corners of the globe and SAVE MONEY too!!!

We offer weekly consolidation services from Egypt to 300 destinations world-wide with receiving stations at Cairo & Alexandria. Your small shipments are our business.

VESSEL	VOYAGE NO.	ETS ALEXANDRIA
JUDITH BORCHARD	288	07/05/2005
MARIAM BORCHARD	904	14/05/2005
RUTH BORCHARD	230	21/05/2005
CHARLOTTE BORCHARD	662	28/05/2005
JUDITH BORCHARD	290	05/06/2005

FOR INFORMATION AND BOOKING:

11 Dr.Kamel Morsy St., El shatby, Alexandria
Tel: (03)5914696 Fax: (03) 5900193
Persons to contact: Mohamed Gabril 010/5076444
Email: mgebril@egytrans.com.eg

مهندس / محمد رمزى عوض مهندس شواطئ وتنمية موانئ

تخطيط موانئ الحاويات بإستخدام تكنيك التحليل متعدد العناصر

الجزء الخامس : الإختبارات البينية المتعارف عليها عالمياً لإنشاء ميناء جديد

بالنسبة لتفاصيل الإختبار المبدئى (IEE, Initial Environmental Examination) فــإنه يتكون من مجموعة من العناصر الأساسية تبدأ بوصف النشاط المتوقع لمشروع الميناء الجديد (Description of port activities) وتشمل الدراسة المراحل التالية:

أولاً: طبيعة النشاط والسلع التى سوف يتم مناولتها بالميناء والطريقة المستخدمة للإنشاء والطرق المقترحة للتشغيل والصيانة بها بالإضافة إلى التأثيرات الإجتماعية المتوقعة على سكان المناطق المجاورة للميناء والدولة بأكملها (Nature, Aims and scope of activities, Methodology of construction, Operation and maintenance and Socio-economic impacts)

ثانيا: الوصف التفصيلى للموقع المقترح للمشروع (Site Description) ويشمل الموقع والوصف التفصيلى للبيئة البحرية بالمنطقة والقرب من مصادر المياه العذبة وكيفية إستغلال الأراضى بالمناطق المجاورة والقرب من المناطق التاريخية والأثرية وخلافه (Location, Delineation of coastal habitats, Proximity to water body and High priority archaeological historic sites)

ثالثا: توقع التأثيرات المختلفة للمشروع (Potential impacts) وخاصة على البيئة البحرية بنباتاتها وحيواناتها (Flora and Fauna).

رابعا: الوسائل المقترحة لتقليل التأثيرات المختلفة على البيئة (Mitigation measures) مع طرح البدائل المختلفة لتلك الوسائل وتحديد أولوياتها.

وعند إكمال هذه المرحلة من الدراسة (IEE) والتيقن من عدم وجود أضرار مدمرة على البيئة من جراء المشروع فإنه يتم إتخاذ القرار بالإنتقال إلى المرحلة التالية من الدراسة والمعروفة بإسم (Environmenatl Impact Assessment, EIA) ويلاحظ عامة أن هناك حدود لإجراء الدراسة عند هذه المرحلة نظراً لتكلفتها الكبيرة. فهناك مشاريع لا تحتاج إلى إجرائها وتسمى مشاريع القائمة البيضاء (White List Projects) وهناك مشاريع تحتاج لإجرائها جزئياً وتسمى مشاريع القائمة الرمادية (Gray List Projects) أما مشاريع القائمة السوداء (Black List Projects) فتحتاج إلى إجراء الدراسة كاملة نظراً لما لها من أضرار بالغة على البيئة عامة وخاصة البيئة البحرية. وبالنسبة لمشروع إنشاء ميناء جديد فعادة ما يصنف تبعاً للبضائع المنتظر تداولها بالميناء وكذلك أيضاً النظام المستخدم لإدارة الميناء والخطط المقترحة لمكافحة التلوث والحوادث والأخطار المحتمل حدوثها أثناء التشغيل. ومن الهام دراسة مدى الإستعداد التقنى والتدريبى للعاملين بالميناء. وعادة ما يتم تصنيف مشروع ميناء جديد مزمع إنشاؤه تحت الإختبار الأخير (القائمة السوداء) نظراً للخطورة على البيئة البحرية. وفى حالة إتخاذ القرار بإجراء الدراسة البيئية المتكاملة (EIA) فإنه يتم إعداد جميع البيانات والعناصر اللازمة لها. ومن خلالها يتم دراسة السيناريوهات للبدائل المختلفة المطروحة للتخطيطات ونظم تشغيل الميناء لإختيار الأنسب منها. كذلك أيضاً وضع المقترحات لتحويل أوجه القصور والسلبيات الخاصة بتأثيرات المشروع على البيئة وخاصة البحرية إلى إيجابيات أو الحد من آثارها الضارة على الأقل وذلك تطبيقا للمبدأ البيئى الشهير (Prevention/ Correction/ Reduction).

أما الأسلوب الإجرائى للدراسة البيئية المتكاملة (EIA) فله العديد من الأساليب المعروفة عالمياً مثل قوائم الأسئلة (Questionnaire/Check Lists) الخاصة بدراسات التأثيرات على البيئة البحرية أو تكنيك المصفوفات البيئية (Environmental Matrixes) أو غيرها من الأساليب المعروفة لمهندسى البيئة المتخصصين فى هذا المجال. ويحتاج إستخدام وتطبيق هذه الأساليب إلى الخبرة فى فهم الأسئلة والنقاط المختلفة لها مع الدراية الواسعة بكيفية التطبيق من خلال المشاريع المماثلة السابق تنفيذها. وتشمل الدراسة البيئية المراحل الثلاثة الأساسية للمشروع وهى قبل وأثناء وبعد الإنشاء (Before, during and after construction) والمعروفة بكونها مراحل الإستكشاف والإنشاء والإدارة للمشروع (Investigation, construction and management stages). والتأثيرات التى يتم دراستها للمرحلة الأولى تشمل تأثيرات التلوث الضوضائى، التلوث البصرى، تلوث الرائحة، تأثير العكارة الناتجة من أعمال التكريك والردم على البيئة البحرية وخاصة فى حالة وجود بعض الفصائل النادرة التى تحيا بها (Noise, Visual Hinder, Smell, Turbidity due to dredging / Reclamation, Nutrient release and BOD change). ويزداد المشروع شفافية وقبولاً كلما قلت التأثيرات السابق ذكرها ويعرف ذلك بإسم المشاريع صديقة البيئة (Environmental Friendly projects).

وبالنسبة لهذه المرحلة المبدئية فإن أهم عناصرها إستكشاف الموقع لإختيار أفضل الأماكن لإلقاء نواتج التكريك بها (Dredging disposal areas). أما مرحلة أثناء التنفيذ فإن من أهم عناصرها المراقبة الدقيقة (Monitoring) للخطط والجداول الزمنية المحددة من خلال التخطيط بالمرحلة الأولى وذلك لضمان دقة التطبيق وعدم الإخلال بالشروط والمتطلبات البيئية المحددة وخاصة بالنسبة لأعمال التكريك والتى تعد من أكثر الأعمال تأثيراً على البيئة البحرية. أما المرحلة الثالثة الخاصة بمرحلة ما بعد التنفيذ فتشمل المتابعة الدقيقة لأعمال التشغيل بالميناء. وهذه المرحلة لا تنتهى بعمل ما ولكن تتم بصورة مستمرة ودورية (Regular investigation) بواسطة طاقم تفتيش يتم تحديده محلياً مع الخضوع للمراقبة الدولية فى حالة كون الميناء مركزياً وعالمياً (International hub port). وتتضمن أعمال التفتيش والمراقبة الدولية إستمرار تطبيق المعايير المتفق عليها فى هذا الشأن وخاصة المحددة بواسطة المنظمات الدولية المتخصصة مثل تلك التابعة للأمم المتحدة والتى تصدر برامجها المتخصصة مثل برنامج (UNEP, United Nations Environmental Program) وكذلك المنشورات وبروتوكولات الإتفاقيات الصادرة من خلال المنظمة البحرية الدولية (International Maritime Organization, IMO).

والجدير بالذكر أن الدراسات البيئية التقييمية تعد عنصراً أساسياً وجزءاً لا يتجزأ من الطلبات التى تتقدم بها الدول النامية (Developing countries) أو المتأخرة (Under developed countries) للحصول على المنح والقروض اللازمة لتمويل أى مشروع لميناء جديد من الجهات العالمية المانحة كالبنك الدولى (World Bank) مثلاً. ويكون المستند المطلوب كدليل لإجراء الدراسة البيئية للمشروع هو التقرير النهائى لها وهو ما يعرف بإسم : (Environmental Impact Statement, EIS).

محطات وأخبار

فى بيروت لجنة النقل فى «الاسكوا» تبحث قضايا النقل والتجارة واتفاقا للسكك الحديدية

* عقدت لجنة النقل التابعة للجنة الإقتصادية والإجتماعية لغرب آسيا «الاسكوا» دورتها السادسة الشهر الماضى فى بيروت بحضور ممثلين عن الدول الأعضاء المتخصصين فى مجالات النقل البرى والبحرى والجمارك والتجارة، كما شارك فى الدورة ممثلون عن جامعة الدول العربية والإتحاد العربى للموانى البحرية والإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية والإتحاد العربى للنقل البرى والإتحاد العربى للناقلين البحريين، وتناولت الدورة قضايا تخص قطاع النقل بعد مصادقة أربع دول أعضاء فى «الاسكوا» على إتفاق السكك الحديدية فى المشرق العربى مما يعنى دخوله حيز التنفيذ فى 23 مايو الجارى.

كما ناقش المشاركون موضوع الإسراع فى تنفيذ إتفاق الطرق الدولية من خلال إختيار محاور النقل ذات الأولوية فى تنفيذ الإتفاق وإقرار مذكرة التفاهم بشأن التعاون المشترك فى مجال النقل البحرى فى المشرق العربى وعرض الأنشطة التى قامت بها الاسكوا لمساعدة الدول الأعضاء فى إنشاء اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة وتفعيلها.

قالت ميرفت التلاوى الأمين التنفيذى للجنة أنها تتمنى أن يأتى اليوم الذى يكتمل فيه تحديث كل الطرق لتتماشى مع المواصفات الفنية المحددة فى إتفاق الطرق الدولية فى المشرق العربى بما يؤدى إلى سهولة التبادل التجارى والسياحى بين دول المنطقة.

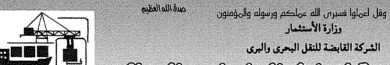
وأشار إلى الدعم الذى قدمته الاسكوا لإنشاء لجان وطنية لتسهيل النقل والتجارة فى كل من مصر والأردن وسوريا ولبنان واليمن.

توقيع مذكرة تفاهم

بدعوة من السيد الدكتور/ عصام شرف وزير النقل سيقوم السيد/ مستروبوليس سكرتير عام المنظمة البحرية الدولية **(IMO)** بزيارة إلى مصر فى الفترة من 20 - 25 يوليو 2005 وتهدف الزيارة إلى توقيع مذكرة تفاهم بين المنظمة وجمهورية مصر العربية ومن المقرر أن تشمل زيارة السيد/ مترو بوليس جوله فى مكتبة الأسكندرية وزيارة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

عصام شرف







بسم الله الرحمن الرحيم — وقل اعملوا فسيرى الله عملكم ورسوله والمؤمنون — صدق الله العظيم

وزارة الأستثمار

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

الرائدة فى مجال تداول الحاويات فى جمهورية مصر العربية والحائزة على شهادة نظام الجودة ISO 9001 -2000 Q.M.S

قائمة المركز المالى المعدلة فى ٢٠٠٤/١٢/٣١ بالألف جنيه

٢٠٠٤/١٢/٣١	البيــان	٢٠٠٤/٠٦/٣٠
	الأصول طويلة الأجل :	
	الأصول الثابته :	
٨٩٩٨	مبانى وأنشاءات	٩٥٠٢
١٩٩٧	ألات ومعدات	١٩٠٤
٩٣٩٦٥	وسائل نقل وأنتقال	١٠١٥٤٦
٣٠٣	عدد وأدوات	٣٤١
٩٨٩	أثاثات وتجهيزات مكتبية	٩٤١
١٠٦٢٥٢		١١٤٢٣٤
	مشروعات تحت التنفيذ	
٦٩٣٥	تكوين أستثمارى	٦٦١٢
٥٤٢٤٢	أنفاق أستثمارى	٣٣٠٥٩
	أستثمارات طويلة الأجل	
٥٧٥٧٥	أستثمارات فى أسهم شركات أخرى	٥٥٥٧٥
	أصول غير ملموسة	
٢١٠٧٥	نفقات مرسملة	٢١٣٠٥
٠	نفقات مؤجلة	
٢٤٦٠٧٩	**مجموع الأصول طويلة الأجل**	٢٣٠٧٨٥
	الأصول المتداوله	
	المخزون	
٢٨٥٢٩	مخزن مواد ووقود وقطع غيار	٣٠٤٩٥
٠	أعتمادات مستنديه لشراء سلع وخدمات	٠
	عملاء وأوراق قبض وحسابات مدينة	
١٠٥٦٦	عملاء (بعد خصم المخصص البالغ قيمته ٥٨٦٦	١١٨٨١
٦٨٧	أيرادات مستحقة التحصيل	٢٠٩
٤٣٣	مصروفات مدفوعة مقدما	٤٤١
١٦٥٧	موردين	٢٣٠
٠	حسابات مدينة لدى الشركة القابضة	٠
٨٨٥٤٩	حسابات مدينه أخرى	٦٦٨٥٢
	النقديه بالبنوك والصندوق	
٣٥٩	غطاء خطابات الضمان	٣٥٩
٤٦٠٤٦	حسابات بالبنوك	٧٦٥٩٨
١٦٦	نقديه بالصندوق	٠
١٧٦٩٩٢	**مجموع الأصول المتداوله**	١٨٧٠٦٥

تابع قائمة المركز المالى المعدلة فى ٢٠٠٤/١٢/٣١ بالألف جنيه

٢٠٠٤/١٢/٣١	البيــان	٢٠٠٤/٠٦/٣٠
	الألتزامات المتداولة	
	المخصصات	
١٨٢٧٢	مخصص ضرائب متنازع عليها	١٤٧٧٢
٨٠٢٨	مخصص مطالبات ومنازعات	٨٠٢٨
٥٤٦٩	مخصصات أخرى	٥٤٦٩
	موردون وحسابات دائنة	
١٠٨٤٩	موردين	١٢٥٥٠
٢٤٨٥٢	حسابات دائنة للمصالح والهيئات	١٢٦٧٣
٣٠٤٢٣	دائنو توزيعات	٨٤٣٥٥
٤٣٥٠	مصروفات مستحقة السداد	٨٢٤٦
١٦٣٨	عملاء	١٥٧٩
٧٢٤٣٥	حسابات دائنه أخرى	٧٠٣٥٧
١٧٦٣١٦	**مجموع الألتزامات المتداوله**	٢١٨٠٢٩
٦٧٦	**رأس المال العامل**	٣٠٩٦٤_
٢٤٦٧٥٥	**أجمالى الأستثمار ويتم تمويله على النحو التالى**	١٩٩٨٢١
	حقوق الملكية	
١٢٣٠٠٠	رأس المال الدفوع	١٢٣٠٠٠
	الأحتياطيات	
٣٩٤٢٤	أحتياطى قانونى	٣٩٤٢٤
١٨٧١٣	أحتياطيات أخرى	١٨٧١٣
٩٣	أحتياطى رأسمالى	٩٣
٤٩٩٠١	صافى الربح	٠
٢٣١١٣١	**مجموع حقوق الملكية**	١٨١٢٣٠
	ألتزامات طويلة الأجل	
٦٠١٥	قروض طويلة الأجل من البنوك	٦٦٨٣
٩٦٠٩	حسابات دائنه أخرى (طويلة الأجل)	١١٩٠٨
١٥٦٢٤	**مجموع الألتزامات طويلة الأجل**	١٨٥٩١
٢٤٦٧٥٥	**أجمالى تمويل الأستثمار**	١٩٩٨٢١

قائمة التدفقات النقدية عن الفترة المالية المنتهية فى ٢٠٠٤/١٢/٣١ بالألف جنيه

٢٠٠٤/١٢/٣١	البيان	٢٠٠٤/٠٦/٣٠
٤٧٥٠٥	صافى التدفقات النقدية من أنشطة التشغيل	١٠٤٧١٥
(٢٣٦٧٧)	صافى التدفقات النقدية من النشاط الأستثمارى	٢٤٨٢٧_
(٥١٢١٤)	صافى التدفقات النقدية من النشاط التمويلى	١١٨٣٦٥_
٣٠٣٨٦_	صافى التدفقات النقدية خلال العام	٣٨٤٧٧_
٧٦٩٥٧	رصيد النقدية فى بداية العام	١١٥٤٣٤
٤٦٥٧١	رصيد النقدية فى نهاية العام	٧٦٩٥٧

قائمة الدخل عن الفترة من ٢٠٠٤/٧/١ حتى ٢٠٠٤/١٢/٣١ بالألف جنيه

٢٠٠٤/١٢/٣١	البيان	٢٠٠٣/١٢/٣١
١٢٥٤٢٢	أيرادات النشاط	١٠١٢٩٢
(٤٣٠٥٨)	يخصم : تكلفة إيرادات النشاط	(٣٩٣١٦)
٨٢٣٦٤	مجمل الربح	٦١٩٧٦
	يضاف اليه :	
٧٥١	أيرادات أستثمارات مالية	٨٨٩
	ايرادات وأرباح أخرى	
٤٧٠	مخصصات أنتفى الغرض منها	١٢٨٩
	يخصم منه :	
	المصروفات الأدارية	
(٧٢)	رواتب مقطوعة وبدلات حضور أعضاء مجلس الأدارة	(٥٦)
(٧٦٧٨)	مصروفات ادارية أخرى	(٥٥٣٩)
	أعباء وخسائر متنوعة	
(٣٥٠٠)	مخصصات بخلاف الأهلاك	(٣٤٩٥)
(١١٦٧)	أعباء وخسائر متنوعة	(٦٠)
٧١١٦٨	صافى أرباح النشاط قبل م. التمويل والفوائد الدائنة	٥٥٠٠٤
(٢٢١٣)	المصروفات التمويلية	(٣١٥٧)
١٧٨٥	فوائد دائنة	٤٨٠٦
٧٠٧٤٠	صافى أرباح النشاط	٥٦٦٥٣
	يضاف اليه (يخصم منه)	
٨٦٠	أرباح فروق عملة	١٣٠٣
(١٨٣٤)	أيرادات سنوات سابقة بعد خصم مصروفات سنوات سابقة (٢٧٩٤)	(٧٢٣)
٠	أرباح رأسمالية	٥
٥١٧	إيرادات غير عادية	٣٦٢٧
٧٠٢٨٣	صافى الربح قبل ضرائب الدخل	٦٠٨٦٥
٢٠٣٨٢	ضريبة الدخل	١٧٦٦٣
٤٩٩٠١	صافى الربح بعد حساب ضريبة الدخل	٤٣٢٠٢

ملخص الإيضاحات المتممة للقوائم المالية فى ٣١/ ١٢/ ٢٠٠٤

نبذه عن الشركة : شركة تابعة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام قانون شركات قطاع الأعمال رقم ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ ولائحته التنفيذية.

نشاط الشركة : الرائدة فى تداول الحاويات بمينائى الإسكندرية والدخيلة بأنواعها المختلفة ونقلها إلى الملاحق المخصصة والنقل من وإلى الميناء، لهذه النوعية وإدارة وتشغيل المحطات متعددة الأغراض بالموانى المختلفة وخارجها وأعمال الوكالة الملاحية والتخليص وحصلت الشركة على شهادة نظام الجودة ISO 9001- 2000 Q.M.S كما تم الحصول على شهادة السلامة والصحة المهنية O: H: S: A:S 18001

رأس المال : بلغ رأس المال المصرح به والمرخص ٢٠٠ مليون جنيه ورأس المال المدفوع ١٢٣ مليون جنيه موزعة على ٢٤.٦ مليون سهم القيمة الإسمية للسهم ٥ جنيه.

هيكل رأس المال : شركة النقل البحرى ٥٥.٧١٪ القطاع الخاص ٤.٢٩٪ الهيئة العامة لميناء الإسكندرية ٤٠٪.

حقوق المساهمين : بلغت حقوق المساهمين ٢٣١،١٣١ مليون جنيه فى ٢٠٠٤/١٢/٣١

السياسات المحاسبية: يتم إعداد القوائم المالية والحسابات التحليلية طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد وطبقاً لقرار رئيس الجهاز المركزى للمحاسبات رقم ٢٠٤ لسنة ٢٠٠١ ووفقاً للمبادئ المحاسبية المتعارف عليها ومعايير المحاسبة المصرية.

المخزون : يتم تقييم المخزون السلعى على أساس متوسط السعر المتحرك.

الأصول الثابتة : تم إهلاك الأصول الثابتة طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد.

الإستثمارات : تساهم الشركة بإستثمارات مالية فى شركات التوكيلات الملاحية (أبو سمبل وطيبة، آمون، ممفيس) للنقل البحرى بالإضافة إلى إستثمارات مالية فى شركة إسكندرية للأعمال والخدمات البحرية بالإضافة إلى إستثمارات فى الشركة المصرية للمشروعات المتكاملة (ترجمان جروب)

إثبات المعاملات والأرصدة بالعملات الأجنبية:

تثبت الشركة معاملاتها بالجنيه المصرى على أساس أسعار الصرف المعلنة بالسوق المصرفية الحرة وتم إعادة تقييم رصيد العملات .

لمزيد من المعلومات عن الإستثمار فى مصر إطلع على بوابة الإستثمار WWW.investment.gov.eg

رئيس قطاع الشئون المالية	رئيس قطاعات الشئون المالية والتجارية	رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب
محاسب / صباح عبد الفتاح مجاهد	محاسب/ عزيزة حسن شريف	مهندس/ فتحى أحمد حسن سرور

ملخص تقرير مراقب حسابات الشركة

قمنا بإجراء فحص محدود للقوائم المالية لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع - شركة تابعة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام القانون ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ وتتمثل فى قائمة المركز المالى فى ٢٠٠٤/١٢/٣١ بإجمالى إستثمار قدره نحو ٢٤٦،٧٥٥ مليون جنيه وكذا قائمة الدخل عن الستة أشهر المنتهية فى ذلك التاريخ بصافى ربح قبل الضريبة قدره نحو ٧٠،٢٨٣ مليون جنيه وكذا قائمة التدفقات النقدية عن الفترة المشار إليها والتى أستخرجت منها القوائم المالية المختصرة المرفقة. وهذه القوائم المالية وصحة البيانات الواردة بها هى مسئولية إدارة الشركة وتنحصر مسئوليتنا فى إصدار تقرير عن هذه القوائم فى ضوء فحصنا المحدود لها.

وقد تمت مراجعتنا وفقاً لمعيار المراجعة المصرى الخاص بالفحص المحدد ويتطلب هذا المعيار تخطيط وأداء الفحص للحصول على تأكيد مقبول بأن هذه القوائم المالية لا تحتوى على أخطاء مؤثرة حيث إقتصرت أعمال الفحص على تطبيق الإجراءات التحليلية على البيانات المالية والحصول على البيانات من مسئولى الشركة وهى بهذه الصورة أضيق نطاقاً من إجراءات المراجعة التى تجرى طبقاً لمعايير المراجعة المصرية بغرض إبداء الرأى على القوائم المالية بشكل متكامل فى نهاية السنة المالية .

وبناءً على ما قمنا وما تم إبلاغه للشركة بكتاب الإدارة رقم ٦٨ بتاريخ ٢٠٠٥/٢/٩ وما يترتب عليه لم يتبين لنا وجود تعديلات أخرى جوهرية أو مؤثرة على القوائم المالية المذكورة.

مراقبى الجهاز المركزى للمحاسبات

مراقب الحسابات	مدير عام	وكيل الوزارة	وكيل أول الوزارة
محاسب/ أمال عبد المحسن عبد ربه	نائب مدير الإدارة	نائب أول مدير الإدارة	مدير الإدارة











ميناء السخنة

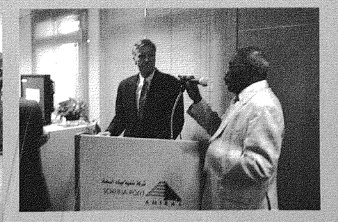
يستقبل السفراء الأفارقة

قام السفراء الأفارقة المعتمدون بمصر بزيارة تفقدية إلى المنطقة الإقتصادية ذات الطبيعة الخاصة بشمال غرب خليج السويس حيث تم زيارة ميناء السخنة الذى يدار وفق أحدث النظم الإلكترونية فى العالم وتأتى هذه الزيارة تنفيذاً لتوجيهات الرئيس مبارك بضرورة تعميق المشاركة الأفريقية المصرية.



In the middle Gen. Guy Born Right MR John Van Seventer left MR Khaled Salama









Visit of Sokhna Port and inauguration of Royal Wim Bosman by Dutch Ministers



On April 6th 2005 The Dutch Ministers H.E. Mrs. Van Ardenne, Minister for Development Cooperation and H.E. Mrs. Van Gennip, Minister for Foreign Trade visited together with a Dutch delegation Sokhna Port. They were welcomed by Captain Ossama Al Sharif Chairman & CEO of the Amiral Group and Eng. Wim Bosman, Chairman & CEO of the Wim Bosman Group. During the opening speech, the Governor of Suez, General Mohamed Saif El Din Galal highlighted the importance of fruitful cooporation between Egypt and the Netherlands.

The Ministers and the delegation made a tour through Sokhna Port. During this tour there was a visit to the warehouse and distribution centre of Royal Wim Bosman. This new logistics company is a joint venture between Royal Logistics Services, one of the Amiral Group companies and the Dutch based full logistic service provider, the Wim Bosman Group.

The importance of the visit to the warehouse and distribution center was the officially inauguration of the new company by the Ministers and CEO's of the Amiral Group and the Wim Bosman Group. During their speeches, both Ministers had spoken very positively about the Port & they were very impressed with the new warehousing and distribution centre.









KANDRIA PORT AUTHO

جاذب للإستثمارات العالمية

يعتبر ميناءالإسكندرية بوابة مصر الإقتصادية الرئيسية التى تمر من خلالها النصيب الأكبر من التجارة العالمية فعندما تذكر مدينة الإسكندرية لابد أن يقترن بهذا الذكر ميناء الإسكندرية بتاريخه وإمكانياته الهائلة ورغم ما مر بهذا الميناء العريق من ظروف متباينة بين القوة والضعف إلا أنه ومن خلال برامج التطوير الشاملة الحالية التى وضع قواعدها الدكتور/ عصام شرف والتى يقوم بتنفيذها نخبة من رجال مصر المخلصين على رأسهم اللواء بحرى/ محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية الذى يوصل الليل بالنهار مفكراً ومنفذاً ومتابعاً ضارباً المثل وتاركاً القدوة لكل من يريد أن يعمل لصالح وطنه.



والاستاذ/ أحمد عبد العظيم لقمة وعن يسار سيادته السيد نائب رئيس مجلس إدارة شركة هاتشسون

وها هى الإستثمارات ترد على ميناء الإسكندرية نتيجة هذا الجهد وهذا الفكر فى صورة شراكات جديدة وشركات جديدة تدخل فيها هيئة الميناء كشريك هام ومحرك الأحداث لذلك يسعدنا أن نلتقى مع المسئول الأول عن ملف ميناء الإسكندرية اللواء بحرى محمد احمد ابراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية.

(1) فى البداية نود ان نتعرف على الخريطة الإستثمارية المفصلة لما جذبه ميناء الإسكندرية من إستثمارات دولية فى مجال النقل البحرى:

نظراً لما يتمتع به ميناء الإسكندرية من موقع إستراتيجى ولوضع ميناء الإسكندرية والدخيلة فى المكانة التى يستحقها فى حوض البحر المتوسط فهو الميناء الأول لجمهورية مصر العربية وثانى ميناء فى حوض البحر المتوسط.

لذا تقوم هيئة ميناء الإسكندرية بتفعيل قرارات السيد/ وزير النقل ووضعها فى حيز التنفيذ فتقوم بجذب الإستثمارات ونشر المشاريع المطروحة للإستغلال للمستثمرين المصريين والعرب والأجانب.

ومن ضمن المشروعات المطروحة للإستغلال مبنى محطة الركاب البحرية وذلك بعد تطويره وإعادة تأهيله المعمارى وتزويده بأعمال تشطيبات وأعمال كهروميكانيكية على أحدث مستوى لخدمة ما يقرب من 5000 راكب/ الساعة وذلك لإستغلال الكافتيريات والمكاتب المنشأ بالميناء بإجمالى مساحة للأدوار 25 ألف متر مربع والذى يتمتع بمنظر فريد وهو منظر لإستقبال السفن التجارية وسفن الركاب إلى ميناء الإسكندرية وهكذا المنطقة المحيطة بمحطة الركاب.

وتتصل محطة الركاب بكوبرى علوى يصل إلى البوابة الرئيسية للميناء باب 9،10،11 والتى تمكن سكان وزائرى مدينة الإسكندرية من الدخول عن طريق كوبرى علوى والتى تسمح لسكان مدينة الإسكندرية وزائريها للدخول إلى مبنى محطة الركاب البحرية بدون التعرض للإجراءات الجمركية والإستمتاع بالكافتيريات والصالات الموجودة داخل المحطة البحرية.

وكذا لإستغلال المحطة متعددة الأغراض والتى تم عمل دراسة لها بمعرفة الچايكا اليابانية وكذا إستغلال المنطقة المجاورة للمحطة البحرية والمخطط إنشاء مدينة اليخوت لإستيعاب وإنشاء أرصفة بها تستوعب 500 يخت وإنشاء منطقة تجارية وسياحية وتسوق ونادى لليخوت والرياضات البحرية ومطاعم بحرية والتى تم التنسيق مع محافظة الإسكندرية ولتأهيل المنطقة الخارجية لها والمجاورة للميناء وذلك بعد أن قامت الهيئة بالتنازل عن مساحة 1000 متر لتوسيع المنطقة لعمل توسعات بالمنطقة الخارجية بالميناء لسهولة ويسر المرور إليها والتى تعهدت المحافظة بتنسيق الشوارع المؤدية



... توقيع ... اللواء بحرى/ محمد يوسف وعن يمينه السيد نائب رئيس مجلس إدارة هاتشسون
وعن يساره الاستاذ/ أحمد عبد العظيم لقمة ويظهر فى الخلف معالى الدكتور/ أحمد نظيف
رئيس مجلس الوزراء والسيد الدكتور / محمود محى الدين والسيد الدكتور/ عصام شرف

اللواء بحرى/ محمد إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء إسكندرية وعن يمين سيادته
الاستاذ/ أحمد عبد العظيم لقمة وعن يسار سيادته السيد نائب رئيس مجلس إدارة شركة هاتشسون

إلى مارينا اليخوت مع المحافظة على الشكل الكلاسيكى لمدينة الإسكندرية خارج المارينا.

وكذا لبناء ساحة مفتوحة وإنشاء أرصفة بأطوال 1000 متر مربع وبعمق 14 متر لزيادة كمية التداول بالميناء بمعدل 10 مليون طن سنوياً وإنشاء مستودعات بمساحة 12 ألف متر مربع وساحات مفتوحة 170 ألف متر مربع.

وكذا طرح إستخدام حاجز الأمواج لميناء الدخيلة لإستغلال إنشاء رصيف للبضائع العامة أو الحاويات لإستيعاب الزيادة الحالية والمتوقعة لحركة البضائع وذلك بطول 1400 متر وعرض 240 متر وعمق رصيف 12 متر.

(2) نشرت الصحف أن هناك مشروعا ضخما تشارك فيه هيئة الميناء ويضم مستثمرين عرب وأجانب ومصريين لإنشاء شركتين لتداول الحاويات إحداهما فى الموقع من رصيف 71-81 والأخرى بميناء الدخيلة برصيف 98 نريد معرفة كافة التفاصيل الفنية والمالية والمخطط العام لهذا المشروع:

سيتم إنشاء 2 محطة للحاويات واحدة فى الإسكندرية والأخرى بالدخيلة طاقة كلاً منهما 210 ألف حاوية بإجمالى 420 ألف حاوية سنوياً وسيتم إستخدام أحدث أنواع الأوناش Post Panamax وكذلك أوناش عملاقة RTGC وأوناش متحركة Reach Stackers ومعدات رص وتنزيل حديثة لذلك تم الإتفاق مع الشركة العالمية هاتشيسون القابضة للموانى.

وهى واحدة من أكبر الشركات لتداول الحاويات فى العالم لإدارة هاتين المحطتين علماً بأن شركة هاتشيسون تدير 39 ميناء حول العالم فى 19 دولة وتقوم بتداول حوالى 41.5 مليون حاوية، وقد تم توقيع عقد مع مجموعة مستثمرين بحضور معالى الدكتور أحمد نظيف رئيس الوزراء والدكتور عصام شرف وزير النقل والدكتور محمود محى الدين وزير الإستثمار.

ونصيب الشركات المستثمرة فى هذا المشروع من رأس المال المقرر قيمته 500 مليون جنيه مصرى كالآتى:

1- هيئة ميناء الإسكندرية 10%

2- شركة هاتشسون العالمية 38%

3- شركة العالم العربى (أحمد عبد العظيم لقمة) 30.33%

4- شركة البلاغة السعودية (الشيخ أحمد عارض البلوى) 21.67%.

وكان جذب هؤلاء المستثمرين للعمل فى ميناء الإسكندرية يؤدى إلى إضافة تكنولوجيا حديثة فى مجال الحاويات.

كما أن هذه الشركات ستتولى جميع المصروفات دون اللجوء إلى البنوك المصرية.

(3) هل تمثل هذه الشراكة عبئا ماليا على هيئة الميناء وما هو الجدول الزمنى للتنفيذ وبدء المشروع؟

لا تتأثر هذه الشراكة بأعباء مالية على هيئة الميناء حيث أن الهيئة لن تقوم بالتمويل وإدارة هذا المشروع ليست من الهيئة وإنما هو إستفادة من الخبرة للشركة العالمية لإدارة المشروع فنياً وبداية العمل سنة 2006 سيتم فيه دخول أول السفن للتعامل مع المحطة وقد تم مراعاة أنها لا تؤثر على شركة الإسكندرية لتداول الحاويات لأنها شركة قطاع أعمال ولأن ما يتم تداوله هو فائض عن طاقة الشركة.

وتفيد هذه الشراكة إضافة للبعد الإجتماعى والإقتصادى للمصريين حيث أنها ستوفر فرص عمل فى حدود 5500 فرصة عمل منها حوالى 1000 فرصة عمل مباشرة فى الشركة وإلى ما يقرب من 4500 فرصة عمل غير مباشرة لأبناء مدينة الإسكندرية وستضخ إستثمارات بمبلغ 500 مليون جنيه بدون اللجوء إلى البنوك المصرية.

(4) هل الإعتمادات المالية التى تضمن التنفيذ متوفرة ومخططة نريد إلقاء الضوء على هذه النقطة؟

سيتم التمويل بالكامل بمعرفة الشركات المتعاقدة فهى التى ستدفع جميع المصاريف بدون اللجوء إلى القروض من البنوك وذلك بقيمة إستثمارية حوالى 500 مليون جنيه ومن المتوقع حصول الهيئة على متوسط إيرادات سنوية بإجمالى 35 مليون تصل إلى 58 مليون جنيه عند الوصول إلى الطاقة الكاملة للمحطات يضاف إلى ذلك العائد الغير مباشر للجهات العاملة للميناء «الجمارك - التوكيلات الملاحية ... إلخ».

(5) هل سيتم تداول بضائع أخرى علاوة على تداول الحاويات وأى أنواع البضائع؟

الغرض الأساسى من إنشاء هذه الشركة هو تداول الحاويات ومن المعلوم عالمياً وبنظرة سريعة نجد أن أهم ما يميز ثورة النقل البحرى هو التطور فى إستخدام الحاويات والتى قفزت إلى ما يقرب من 60% لنقل البضائع العامة سنة 1995 ومن المتوقع أن تصل إلى 90% من حجم التجارة من تحوية التجارة المتداولة عالمياً ومن هنا يمكن التنبؤ بأن محطات تداول الحاويات لن تستخدم إلا فى نقل الحاويات وذلك لإستقبال الزيادة المتوقعة فى عدد الحاويات ومما لا يسمح بإستيعاب أى بضائع أخرى خلاف الحاويات

آخر أخبار
هيئة ميناء الإسكندرية



* من المنتظر أن تنتهى أعمال التطوير والتحديث بميناء الإسكندرية فى شهر يوليو القادم بتكلفة نحو 200 مليون جنيه، وقد تم بالفعل الإنتهاء من 3 مشروعات هى: مشروع تطوير وتطهير وتعميق رصيف 85 للغلال ليصل طوله إلى 268 متراً وعمق 14 متراً ومساحة خلفية 56 ألف متر مربع مما يسمح بإستقبال سفن غلال عملاقة تصل حمولتها إلى 70 ألف طن، والمشروع الثانى الذى تم الإنتهاء منه هو مشروع تطوير منطقة منفذ 27 والمنشآت التجارية وإنشاء ساحة حديثة لدخول وخروج الشاحنات ومركز إدارى مجمع مما يؤدى للقضاء على الإختناقات والتكدس ويحقق سيولة المرور والمشروع الثالث هو مشروع إمتداد رصيف الأخشاب (98) بطول 270 متراً وعمق 12 متراً بميناء الدخيلة.
* إستقبل اللواء محمد يوسف رئيس الهيئة عدد من الوفود الأجنبية منها وفد البرلمان الألمانى ومندوب من البرلمان الدولى والوفد المرافق له ووفد أوكرانى ووفد من جمعية رجال الأعمال الفرنسية (ميديف) برئاسة باتريك لوكاس .. وصرح رئيس هيئة ميناء الإسكندرية بأن الهدف من هذه الزيارات هو جذب الإستثمارات ودعم التعاون بين مصر والمجتمع الدولى بما يعود على رفع مستوى المعيشة للمجتمع المصرى من خلال إيجاد فرص عمل جديدة.
* خلال زيارته لميناء الإسكندرية صرح الدكتور/ عصام شرف وزير النقل بأن حجم طلبات الإستثمار خلال الـ 5 شهور الأخيرة وصل إلى 10 مليارات و 200 مليون جنيه فى مجالات أنشطة وخدمات النقل البحرى.

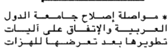
الأسطول الوطنى فى مواجهة التحديات



يقيم النادى الدولى للبحارة مساء يوم الأربعاء 11 مايو 2005 حفلاً كريماً بالنادى السورى حيث تكون البداية محاضرة يلقيها الربان/ عاطف مرونى رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى والنهرى ورئيس النادى الدولى للبحارة عن "الأسطول الوطنى فى مواجهة التحديات" ويعقب المحاضرة والمناقشات حفل عشاء ساهر ومن المتوقع حضور كافة كبار الشخصيات من السادة العاملين فى مجال النقل البحرى والمؤسسات الملاحية والبحرية.

العالم العربى يعيش فترة عصيبة

بقلم / عبد السلام السيد أحمد



لا أحد ينكر أن عالمنا العربى يواجه التحديات والمخاطر التى تتصاعد يوماً بعد يوم بشكل غير مسبوق. وأن المنطقة العربية تعيش فترة عصيبة بسبب المطالب الملحة للإصلاح الإقتصادى والسياسى الداخلى. ولا يتوانى خصوم العرب فى تدبير المؤامرات للنيل منهم، وقد شجعهم على ذلك الأداء المأساوى لبعض الدول العربية. إن الشواهد تؤكد أن منطقة الشرق الأوسط ستظل غير مستقرة بسبب التدخل الخارجى، وشعور شعوب المنطقة بالإستهداف المستمر من القوى الأجنبية مما سيؤدى فى النهاية إلى تعطيل المسيرات الوطنية المستقلة. وإستمرارية عدم الإستقرار فى المنطقة خاصة بعدما إتضح أن الولايات المتحدة منذ إنهيار الإتحاد السوفيتى تمارس الهيمنة وتسعى لفرضها على العالم بعد تقسيمه إلى دول خاصة تؤيدها.

إن السياسة الأمريكية تسعى لإحداث تغيير جذرى فى منطقة الشرق الأوسط وذلك عن طريق بناء نظام عالمى جديد محصن ضد الإرهاب. وإقامة نموذج للديمقراطية يتبع السياسة الأمريكية. وإستخدام إدعاءات نشر الديمقراطية وحقوق الإنسان، بجانب إشاعة الحريات لتغطية أهدافها الحقيقية التى تسعى بها للسيطرة على مقدرات الشعوب الضعيفة والهيمنة على ثرواتها وخاصة البترول. ويؤكد ذلك إنتشار القوات الأمريكية فى منطقة أوراسيا التى تضم آسيا الوسطى الإسلامية بغرض إستغلال موقعها الإستراتيجى ومخزونها النفطى.

بناء مجتمع عربى عادل

إن الوضع الحالى يتطلب من العالم العربى تنفيذ الإصلاح السياسى والإتفاق على صيغة واحدة للحفاظ على الأمن القومى، والتدخل فى القضايا الساخنة بما يتفق مع التطورات الدولية، ولابد من تحرك سريع لبناء مجتمع عربى قائم على العدالة وسيادة القانون وحماية حقوق الإنسان، وإقامة دولة قوية تستطيع أن تحمى نفسها، وتدافع عن وجودها، وتتفاعل مع دول العالم، ولابد من وقفة عربية شاملة يمكنها التعامل مع التحديات والمخاطر، وتفادى الآثار السلبية التى قد تؤثر فى المستقبل، ولابد من التنسيق العربى وفقاً لأسلوب المنهج الجماعى. والتكاتف والتنسيق بجانب إنتهاج أسلوب المبادرة.

وقفة موضوعية للمراجعة والحساب

ويتحتم على الأمة العربية الوقوف مع نفسها وقفة موضوعية للمراجعة والحساب، وتحديد عوامل الخلل فى البنيان العربى، والإعتراف بأن السبب الأساسى يرجع إلى ضعف أمتنا، وعدم القدرة على الأخذ بالوسائل والأساليب الصحيحة لعلاج هذا الضعف، والتحرك على طريق بناء القوة الشاملة التى ترتكز على القدرات الإقتصادية والثقافية والإجتماعية والعلمية والتكنولوچية.

كوفى انان

التعاون فى مجال التكنولوچيا

يجب على العرب الإستعداد المبكر للقمة العالمية، للمعلومات التى ستعقد فى تونس فى نوفمبر القادم 2005، وتشجيع التعاون العربى فى مجال تكنولوچيا المعلومات والإتصالات حتى يمكن للعالم العربى التصدى لمجموعة التحديات والمعوقات التى سيواجهها التكامل التكنولوچى العربى فى مجال تكنولوچيا المعلومات والإتصالات، ولابد من دفع القطاع الخاص العربى لتحقيق هذا التكامل حتى يمكن التعامل مع الدول المتقدمة بعد إيجاد توجه إستراتيچى فى مجال المعلومات والعلم، وإعداد الخطوط التنفيذية، لبناء بنية تحتية تكنولوچية يمكنها تلبية متطلبات إنتاج ونشر المحتوى العلمى العربى.

الرؤساء والملوك فى الجلسة الإفتتاحية

السوق العربية المشتركة

مما يؤسف له أن الدول العربية، بدأت مشروع السوق العربية المشتركة قبل بداية السوق الأوروبية بأربع سنوات، وإنتهى الأمر بإصدار الأوروبيون عملة موحدة وحدود مفتوحة وكتلة إقتصادية عظيمة، فى حين لم يزد إنجاز العرب عن الكم الهائل من الخطب والبيانات التى لا تغنى ولا تشبع من جوع.

جامعة الدول العربية

إن جامعة الدول العربية (بيت العرب) لم تنفذ للأسف أى قرار إتخذته طول الستين عاماً (عمرها) مما ساعد على تحول بعض الدول العربية إلى قواعد أجنبية تحت تهديد العدوان الأمريكى.

الرئيس بوتفليقة يلقى كلمته

ولقد حظيت القمة العربية السابعة عشر التى عقدت أخيراً بالجزائر بإشتراك دولى متميز حيث حضرها كوفى أنان الأمين العام للأمم المتحدة، وخوسيه لويس ثاباتيرو رئيس وزراء أسبانيا، وممثل عن الإتحاد الأوروبى وأمين عام منظمة المؤتمر الإسلامى، وقد شاركت فرنسا فى هذه القمة التى عكست خطورة التحديات التى تواجه الأمة العربية، والحاجة إلى التعاون والتنسيق. وقد أعاد البيان الختامى للقمة تأكيد توصيات وقرارات سابقة، بجانب بعض البنود الجديدة الإيجابية التى من أهمها:

* دعم ترشيح عضوية مصر الدائمة فى مجلس الأمن.
* مواصلة إصلاح جامعة الدول العربية والإتفاق على آليات تطويرها بعد تعرضها للهزات العنيفة.
* الموافقة على تعديل نظام التصويت على القرارات التى تصدرها الجامعة.

ولما كان عالم اليوم لا يعترف إلا بالتكتلات الإقتصادية والسياسية، فإن قمة الجزائر تعتبر بداية لإنطلاق عمل عربى مشترك تتوافر فيه الإرادة السياسية العربية، ونبذ الخلافات ودفع عجلة التكامل الإقتصادى، وترجمة النصوص إلى واقع ملموس من أجل صالح الشعوب العربية، ولابد من تكثيف التواصل بين المجتمع المدنى والجامعة.

كلمة أخيرة

يجب على العالم العربى أن يفيق من غفلته، ويسارع بتوحيد جهوده الإقتصادية والعسكرية للتمكن من التصدى للطوفان الأمريكى، ولما كان الحوار العربى المشترك هو السبيل الوحيد أمام الدول العربية ليكون لها صوت مؤثر فى القضايا الخاصة بالمنطقة فلابد من صياغة مشروع قومى عربى يتم الإتفاق عليه لتحديد الحقوق والواجبات، وتوضيح الإلتزامات والأهداف، كما أن علينا نحن العرب إحترام القانون ومسايرة إيقاع العصر ومتطلباته بتفكيرنا وسلوكنا، وقيادة المجتمعات العربية إلى حقبة حضارية جديدة بعيداً عن خطر التفتت والتفكيك.

الرئيس بوتفليقة وعمرو موسى يعلنان إختتام الدورة

ولما كانت ثروة أغنياء العرب تتعدى 53 مليار دولار فقد كان من الواجب عليهم مد يد العون لأشقائهم العرب الذين يعانون من الفقر والجوع والمرض والبطالة.

أساليب تمويل مشروعات النقل

الجزء الثالث



نستكمل فى هذا العدد الدعاية والإعلان والتى ذكرنا منها فى العدد السابق توضيحاً للرسوم على المواقع التى إنتفعت مباشرة لمشروعات النقل

2- إستخدام الممتلكات وحقوق الملكية:
Use of Property & Property Rights:

تحتاج مشروعات النقل لأراضى تحصل عليها هيئات النقل سواء بالشراء المباشر أو نزع الملكية للمنفعة العامة فإذا حصلت هيئة النقل على هذه الأراضى فإنه يمكنها الإستغناء عن أى جزء منها لا تحتاجه لمشروعاتها وفى هذه الحالة فإن هذا الجزء المستغنى عنه يعد من أملاكها وبالتالى فإن قيمتها بالكامل تكون حق لها يمكنها تأجيرها وتحصل على موارد مالية منها تساهم فى تغطية جزء من التكاليف الرأسمالية أو تكاليف التشغيل وقد تأخذ هذه الطريقة إحدى الوسائل التالية:

- إيجاد أراضى بأسعار رمزية حيث تستأجر هيئة النقل الأراضى بأسعار رمزية مقابل القيام بمشروعات النقل حيث أن المستثمرين دائماً يرغبون فى أن تقوم مشروعات النقل بتسهيل التحرك من وإلى منشآتهم وحل الإختناقات المرورية لمشروعاتهم ذات الكثافة السكانية.

- إيجاد أو بيع حقوق الإنتفاع حيث تحقق هيئات النقل ببيع أو تأجير حقوق الإنتفاع للمساحات المحيطة بالتسهيلات والتى تملكها وتفضل هيئات النقل فى هذه الحالة إيجار حقوق الإنتفاع بدلاً من نظام الدفع دفعة واحدة فى حالة البيع حيث تحصل على تدفق مستمر من الدخل وفى الحالتين فإن الدخل يستخدم لتمويل الإستثمارات فى النقل أو تخفيض تكاليف التشغيل.

- إيجار أوبيع تسهيلات قائمة حيث تحصل هيئات النقل على تمويل إضافى من إستخدام الممتلكات والتسهيلات التى لديها والتى لا تستخدمها حالياً حيث تحصل من خلال بيعها أو تأجيرها على دخل إضافى.

- شهادات المشاركة والتى تعرف فى بعض الأحيان بشهادات الإستثمار وهى شهادات ذات معدل عائد ويحق لحاملها الحصول على نسبة من الأرباح المحققة من وسائل كل ومعدات نقل معينة هذه الشهادات تسمح بتوزيع تكلفة الآلة أو الأصل بين عدد من المساهمين كل مساهم يملك حصة من هذا الأصل ويؤجر حصته إلى هيئة النقل.

- الإستثمار فى الأصول يكون بإصدار أسهم لتمويل شراء شركة أوتوبيس أو تأسيس خط طيران وشراء خط فرعى للسكة الحديد ويعد إصدار الأسهم أحد أشكال التمويل ذات التكلفة المنخفضة فهو لا يتضمن مدفوعات فوائد أو أى شكل آخر للمدفوعات ويمكن لأى شركة أو أى منظمة الحصول على ترخيص بإصدار أسهم حيث تحصل على مبالغ كبيرة فى وقت قصير نسبياً وهو وسيلة مناسبة لمالكى الشركات الجديدة الذين لا يتوقعون الحصول على إيرادات كافية لتغطية مدفوعات الديون لعدة سنوات ومن عيوبه أنه من الصعب أن تكون جذابة للمستثمرين حيث أن مخاطر الإستثمار فى شركات النقل يكون كبيراً.

3- التسويق والإعلان:

حيث تقوم هيئات النقل بتأجير مساحات للإعلان حيث تعد محطات السكك الحديدية والأوتوبيسات والمطارات مواقع مناسبة جداً للإعلان عن السلع والخدمات المختلفة نظراً لتردد عدد كبير من الأفراد على هذه المواقع ويقضى الأخذ بهذا الأسلوب أن تقرر هيئات النقل ما إذا كانت ترغب فى الإعلان فى وسائل النقل أو محطات وتقرر بعد ذلك ما إذا كانت تتعاقد مع شركات الإعلان أو تقوم هى بذاتها بهذا الإعلان وأن إستخدام وسائل وتسهيلات النقل فى الدعاية والإعلان عن السلع والخدمات يمكن أن يوفر لهيئة النقل مصدراً جديداً ومتجدداً من الإيرادات.

6- الأساليب الأخرى المتاحة للقطاع الخاص لتمويل شبكات وتسهيلات خدمات النقل:

هناك العديد من الأساليب الأخرى التى يمكن للقطاع الخاص من خلالها المشاركة فى التمويل والدخول لقطاع النقل منها عقود الإدارة، وعقود الإستئجار، وعقود الإمتياز، الخصخصة بالبيع أو بالترخيص، وتوريدات القطاع الخاص والتشغيل.

6-1- تعاقدات منح الإمتياز:

لقد تزايدت مشاركة القطاع الخاص فى العديد من بلدان العالم حيث إمتدت لتشمل قطاعات الطاقة والإتصالات والمياه والنقل وصارت أكثر الآليات إستخداماً لتحقيق إدارة القطاع الخاص للأصول الحكومية، والإمتيازات إما أن تكون إيجابية أو سلبية حيث يدفع القطاع الخاص للحكومة مقابل الحصول على حق الإمتياز فى الأولى بينما تدفع الحكومة للقطاع الخاص مقابل لتقديم الخدمة التى تطلبها الحكومة فى الثانية.

وهناك نوعين رئيسيين لعقود الإمتياز:

1- عقود الإستئجار والتشغيل

حيث يقوم المشغل بإستئجار البنية الأساسية والمعدات وفى هذه الحالة يتحمل المشغل جانباً من المخاطر التجارية ويقوم بالعبء الأكبر بشأن إتخاذ القرارات التسويقية.

2- عقود الإمتيازات:

حيث تكون مسئولية المشغل هى تغطية تكاليف الإستثمار وتحمل المخاطر التجارية وتكون الإتفاقية لإقامة أو إعادة إنشاء بنية أساسية وتشغيلها وصيانتها لمدة زمنية محددة.

وفى هذه العقود يتم الآتى:

1- يتضمن العقد شكل واضح ومحدد حقوق المستثمر وإلتزاماته حتى يطمئن المستثمر إلى أنه لن تكون هناك عوائق أثناء تنفيذ العقد.

2- تحديد مدة المشروع وهى فى القانون المعدل للهيئات التى سمح للقطاع الخاص فيها بالإستثمار تصل إلى 90 عاماً.

3- تحديد المنطقة محل الإمتياز جغرافياً.

4- تشمل توصيفاً لأهداف الإمتياز وتوزيع المخاطر.

2-6- مشروعات الإنشاء والتشغيل ونقل الملكية (BOT):

وهى نوع من التراخيص يشير دائماً إلى مشروعات جديدة كلية حيث يوافق القطاع الخاص سواء أفراد أو مجموعات على تمويل وإنشاء وتشغيل المشروعات والمحافظة عليه طوال المدة المحددة بالتعاقد وبعد ذلك يتم نقل ملكيته إلى الحكومة أو أى هيئة عامة بحالة جيدة. وهناك صوراً مختلفة لذلك حيث أنه فى الحالة السابقة تحتفظ الدولة بملكية المرفق إلى أن تنتقل ملكيته إلى الحكومة.

أ- مشروعات الإنشاء والملكية والتشغيل ونقل الملكية (BOOT):

وقد يقتصر الوضع على الإنشاء والملكية والتشغيل دون نقل الملكية وفى هذه الحالة تسمى الإنشاء والملكية والتشغيل Build - Own - Operate (BOO).

ب- وهناك صيغ أخرى لهذه المشاريع:

1- الإنشاء والإستئجار والتشغيل ونقل الملكية (B.R.O.T).

2- الإنشاء والأكتراء والتشغيل ونقل الملكية (B.L.O.T).

حيث ينص فى هذه الحالة أن يؤجر الأصول المادية التى يشغلها المرفق طوال مدة الإتفاق.

3- الإنشاء ونقل الملكية والتشغيل build-transfer-Operate (BTO) وفى هذه الحالة يصبح المشروع ملكاً للحكومة أو الهيئة العامة مع منح الشركة حق تشغيله لفترة معينة.

4- التصميم والإنشاء والتمويل والتشغيل
Design - Build - Finance - Operate (D.B.F.O)

حيث يصبح المشروع ملكاً للقطاع الخاص ويضطلع بمسئوليته عن تصميم المرفق.

5- التجديد والتشغيل ونقل الملكية
Refurbish - Operate - Transfer (ROT)

حيث يتم تسليم مرافق أساسية قائمة بالفعل إلى كيانات خاصة تتولى أمر تجديدها ثم تشغيلها وصيانتها ونقل ملكيتها فى نهاية المدة.

6- التجديد والملكية والتشغيل
Refurbish - Own - Operate (R.O.O)

وفى هذه الحالة يتم التجديد والتملك والتشغيل ولا يتم نقل الملكية.

7- التحديث والتشغيل ونقل الملكية
Modernize - Operate -Transfer (M.O.T)

حيث يتم تسليم مرافق أساسية قائمة بالفعل إلى كيانات خاصة تتولى تحديثها وتطويرها وتشغيلها ونقل ملكيتها فى نهاية الفترة المحددة.

8- التحديث والتملك والتشغيل
Modernize-Own-Operate (M.O.O)

حيث يتم التحديث والتطوير والتملك والتشغيل.

ويحدث أحياناً أن يشار إلى جميع الحالات السابقة بمشروعات الـ(BOT) أى مشروعات الهياكل الأساسية ذات التمويل الخاص.

وعموماً فإن العقود أياً كان نوعها يلزم أن تكون متوازنة بين الجهة مانحة الإلتزام والملتزم الذى يقوم بالتنفيذ وأن ينظر إلى الجانبين نظرة عادلة بين طرفين يرغبان فى النهوض بالمرفق موضوع التعاقد. وأن الإطار القانونى الذى يحكم الإمتيازات يعطى الهيئة أو الجهة مانحة الإلتزام مجموعة من الحقوق تجاه صاحب الإلتزام وفى نفس الوقت يضمن حقوقاً لصاحب الإمتياز فى مواجهة قرارات الجهة مانحة الإلتزام حيث أنه فى إمتيازات الخدمات العامة تحتفظ الهيئة مانحة الإلتزام بالحق فى تعديل الإمتياز من طرف واحد أو حتى الحق فى إنهاء التعاقد قبل موعد نهايته.

إن نجاح تعاقدات منح الإمتيازات يتوقف بدرجة كبيرة على مرونة التعاقد ومدى شمولية العقد وتفصيلاته حيث أن تصميم العقد يلزم أن يحقق التوازن بين المستثمرين والهيئات المانحة وأن يناسب ظروف قطاع النقل وإهتمامات الدولة ومن الصعب أن يكون هناك عقداً موحداً يطبق على كافة القطاعات أو الأنشطة داخل القطاع أو يطبق فى دولة أخرى حيث أن لكل حالة ظروفها ومتطلباتها.

والأهداف العامة لأى إمتياز يعتمد على ما تحدده الجهة المانحة سواء الحكومة أو الهيئة والتى يتم الإلتزام بها قد تكون:

- تخفيض الدعم الذى يتم تحمله من جانب الحكومة.

- رفع الكفاءة وخفض التكاليف عن طريق المنافسة مع المشروعات التى تقوم بها الدولة.

- تحسين وتعديل توزيع الموارد داخل القطاع أو بين القطاعات.

- تحقيق العدالة الإجتماعية وحمايتها.

إن نجاح مشاركة القطاع الخاص فى التمويل لقطاع النقل بشقيه البنية التحتية والفوقية على حسن إختيار المشروع أو المجال الذى يتطلب تنميته وعلى التعاون الوثيق بين الجهة صاحبة الإمتياز والملتزم بحيث يكون هناك منفعة مشتركة بين الجانبين وأن يعملا كطرف واحد ليس طرفين وأن يكون الهدف هو خدمة الإقتصاد القومى وضخ مزيد من الموارد لتنمية القطاع بعيداً عن ندرة الموارد الحكومية وعلى أن نبدأ فى هذا الطريق بحرص وبدقة فى الإختيار وعلى نطاق محدود وأن تعمل على نجاح التجربة حيث أن النجاح يؤدى إلى مزيد من الإعتماد على القطاع الخاص ودفعه للمشاركة فى التمويل وعلى العكس فإن الفشل فى العدد المحدود من المشروعات سوف يكون له آثار سيئة حيث سوف يحجم القطاع الخاص عن المشاركة.

عميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

الصين ..

المحرك الأساسى للإقتصاد العالمى والنقل البحرى العالمى

عن مجلة BIMCO BULLETIN (DEC 2004)



على مدى السنوات الـ 25 الماضية ومنذ بداية الإصلاحات الإقتصادية فى الصين سنة 1978 بلغ النمو الإقتصادى للبلاد حوالى %9 سنويا. وزادت إستهلاكات الطاقة ثلاثة أضعاف. لكن ظهر تأثير هذا النمو على أسواق التجارة الدولية فقط سنة 2003 حيث وصلت مداها فى العديد من المواد من تراب الحديد IRON ORE إلى الفحم ومن فول الصويا إلى الزيت الخام CRUDE OIL.

وبينما تبلغ حصة الصين فى إجمالى الإنتاج العالمى %5 فإنها بلغت %31 من إستهلاك الفحم فى العالم و%30 من تراب الحديد و%25 من الالومنيوم و%40 من الاسمنت. وهذه الطلبات ساهمت فى زيادة الاسعار العالمية لهذه السلع.

وبالنسبة لسوق النقل البحرى العالمى، والذى ينقل معظم هذه المواد إلى البلاد، فقد تأثر تأثراً كبيراً من حيث أسعار النقل البحرى (النوالين) وأسعار تأجير السفن التجارية إلى مستويات لم يسبق لها مثيل. ويعتبر هذا النمو ظاهرة فريدة. وأظهرت السنوات الخمسة الماضية نمواً كبيراً فى طلب الصين للعديد من السلع والبضائع لتغذية الصناعات المتنامية لديها حتى أصبحت الصين السوق الوحيدة ذات التأثير فى الأسواق العالمية.

وإذن، ما هى القوى المحركة لظاهرة نمو الصين إقتصادياً مما جعلها تقود العالم؟ إن أهم عامل هو إنضمام الصين إلى منظمة التجارة العالمية WTO فى ديسمبر سنة 2001. فقد جرت عدة إجراءات لتحرير التجارة مما حقق زيادة متدرجة لإستثمارات القطاع الخاص والسماح بالإستثمارات الأجنبية فى البلاد، حتى أنه فى سنة 2002 تفوقت الصين على الولايات المتحدة الامريكية وأصبحت صاحبة المركز الأول فى الإستثمارات الأجنبية المباشرة FOREIGN DIRECT INVEST-MENT - FDI والتى بلغت 53 مليار دولار. هذا بالإضافة إلى زيادة الإعتمادات للبنية التحتية والممتلكات والأصول الثابتة FIXED ASSETS مما ساعد على زيادة الإستثمارات فى العامين الماضيين.

والإنضمام إلى منظمة التجارة العالمية WTO وتحرير التجارة أدى إلى زيادة كبيرة فى صادرات البلاد، فقد وصلت الزيادة فى حجم صادراتها سنة 2002 إلى %22 بالمقارنة بمعدل %13 فى السنوات العشر السابقة على الإنضمام إلى منظمة WTO.

ومن ناحية أخرى، فإن التغيير البنيانى فى الشعب الصينى بإتجاهه إلى المدن وزيادة موارده المادية قد أدى إلى زيادة الطلب على المواد الإستهلاكية. هذا بالإضافة إلى أن الإنضمام إلى منظمة التجارة العالمية سمح للشركات الأجنبية ببيع منتجاتها الإستهلاكية فى الأسواق الصينية مما قوى قدرات سوق البيع والشراء فى البلاد، وخلق تنافساً شديداً فى الإنتاج والأسعار.

رأينا القوى الدافعة الرئيسية وراء النمو الإقتصادى الصينى الذى وصل الآن إلى مستوى يحتاج إلى خطوات جوهرية للمحافظة على هذا التقدم. فبالنسبة للأمور المصاحبة للتجارة، فإن النقل البحرى فى مقدمة هذه الأمور. فقد أصبحت الصين لاعباً أساسياً فى كلا الإتجاهين الشرقى والغربى. فالتجارة الرئيسية عبر الباسيفيكى وإلى أوروبا، ونمو الصادرات المحواه قد إستفادت أساساً من العمل المتزايد للدولة كقاعدة صناعية والإتجاه إلى تحوية البضائع العامة الصينية. فإن حوالى %55 من البضائع الصينية أصبحت محواه فى حين أن النسبة العالمية للبضائع المحواه %63.

واردات الصين من تراب الحديد IRON ORE

إن واردات الصين من تراب الحديد كان مفتاحاً لإنعاش سوق عمل ناقلات الصب الجاف. إلا أن معظم الموانى الصينية التى تستقبل تراب الحديد لديها قدرات محدودة فى أعمال تفريغ الصب الجاف فكانت النتيجة إنتظارات السفن وزيادة غرامات التأخير. ولتفادى هذا الموقف غيرت الصين من وارداتها وأصبحت تستورد منتجات الحديد كبضائع عامة بدلاً من تراب الحديد كبضائع صب. وهذا التغيير أدى إلى حل مشاكل إنتظارات السفن فى الموانى بالإضافة إلى توفير فى أجور النقل البحرى، لأن مصادر منتجات الحديد أقرب للبلاد من مصادر تراب الحديد.

والسؤال الآن هو: هل تستطيع الإقتصاديات الصينية والعالمية العيش لمدة طويلة مع إرتفاع الأسعار العالمية للمواد الخام وإرتفاع أجور النقل البحرى العالمى؟ إن أى هبوط فى أسواق أسعار المواد الخام أو أسعار أجور النقل البحرى العالمى، والتى تعتمد على الواردات والصادرات الصينية، يمكن أن يؤدى إلى خسارة كبيرة.

واردات الصين من الزيوت OILS

أصبحت الصين مستورداً للزيوت منذ سنة 1993 وإتسع الفارق بين الطلبات والإحتياجات الوطنية وبين الواردات منذ ذلك التاريخ وحتى سنة 2003 حتى أصبح الفارق 1.5 مليون برميل فى اليوم. وهذا الفارق الكبير يرجع غالباً إلى قصور إنتاج الزيوت الوطنية. وفى نفس الوقت، فإن طلبات البلاد من الزيوت قد زادت مع النمو الإقتصادى الكبير. إلا أنه بالمقارنة مع الدول المستهلكة العظمى كالولايات المتحدة واليابان، فإن نصيب الصين من الإستهلاك العالمى يقل عن %7 من إجمالى الإستهلاك العالمى. ومن الواضح أن أى زيادة فى إستهلاك الصين للزيوت يكون بإستيرادها من الخارج.

وقد أدى زيادة طلبات الصين من الزيوت إلى إرتفاع مستويات إيجار الناقلات وخاصة الناقلات العملاقة VLCCS فنظراً لأن أسعار الزيوت عالمية، فإن زيادة طلبات الصين منها لا يؤثر فى أسعارها مثل باقى السلع. وعلى ذلك فإن أكثر ما يهم هو إختيار أقرب المصادر من البلاد للتوفير فى أجور النقل البحرى. ومن جهة أخرى، تبذل الحكومة الصينية جهداً كبيراً لبناء خط أنابيب ينقل الزيوت إلى الصين عبر اليابسة، وهذا سيؤثر على نقل الزيوت إليها عبر البحار فى الناقلات.

وتواجه الصين مشاكل أخرى فى موانى إستقبال الزيوت وفى معامل تكرير الزيوت فيها كلما زادت واردات البلاد من الزيت الخام. فالموانى التى تتبادل الزيت الخام تملكها الدولة تقليدياً، وتعتبر متخلفة نوعاً عن مثيلاتها من الموانى التى تتداول الحاويات والتى يملكها القطاع الخاص.

الأسطول التجارى الصينى

لدى الصين الآن 291 شركة ملاحة مسجلة تعمل فى التجارة عبر البحار. منها شركتان فقط كبيرتان هما COSCO و CHINA SHIPPING GROUP فى قدرتهما نقل %68 من الحمولة الكلية للأسطول التجارى الصينى، أما معظم الشركات الباقية فهى صغيرة قدرة كل منها نقل أقل من 10 آلاف طن، وبعض هذه الشركات تملك سفينة واحدة. ومن المنتظر أن نرى:

1- زيادة قدرة الأسطول التجارى الصينى. فإلى الآن تعتمد التجارة الخارجية للبلاد على سفن الأسطول التجارى الأجنبى. وتقوم البلاد بإتباع برنامج توسع جرئ وبصفة خاصة فى قطاع الناقلات. فأسطول الناقلات الصينى فى إستطاعته الآن نقل %10 فقط من واردات البلاد من الزيت الخام.

2- زيادة تحرير صناعة النقل البحرى فى الصين مع دخول لاعبين دوليين فيها. وستؤدى المنافسة إلى خروج العديد من ملاك السفن الصغيرة والقديمة، بينما يعيد الآخرون ترتيب أحوالهم داخلياً ومن خلال إندماجهم ومشاركتهم مع الكفاءات الخارجية.

3- الإهتمام بالجودة فى سفن الأسطول الصينى بزيادة الكفاءة والمحافظة على البيئة البحرية إلتزاماً بالقواعد الدولية للسلامة البحرية، حتى أن الكثير من ملاك السفن الصينيين سيقومون بتخريد جزء كبير من سفنهم القديمة الحالية.

وكل هذه العوامل ستؤدى إلى توسيع وتنمية الأسطول البحرى التجارى الصينى مما سيؤثر على سوق بناء السفن فى العالم وصناعة النقل البحرى، كما سيؤدى إلى الإهتمام بترسانات بناء السفن فى الصين لمواجهة متطلبات هذا النمو. فالأسطول البحرى التجارى الصينى يتم بناء %70 منه فى ترسانات الدول الأجنبية وبصفة خاصة فى كوريا الجنوبية واليابان وألمانيا. إلا أن التوسع فى ترسانات بناء السفن فى الصين، مع نقل التقنية من الدول المجاورة، سيمكن الصين من توفير إحتياجاتها ببناء السفن التجارية اللازمة لنقل تجارتها مع العالم فى المستقبل. وستتمكن ترساناتها من توفير السفن التجارية اللازمة لها، بالإضافة إلى بناء السفن التجارية لغيرها من الدول. ويساعدها فى ذلك قلّة أجور العاملين بها وإنعكاس ذلك على تكلفة البناء.

ومع زيادة الطلبات على بناء السفن فى الصين فى الآونة الأخيرة، إلا أن عدم الكفاءة الإدارية فيها تسببت فى حدوث تأخيرات فى بناء السفن وأحياناً فى إلغاء عقود البناء. ورغم نقل المهارات من الترسانات الأجنبية إلى الترسانات الصينية، إلا أن الإدارة الصينية جعلت الترسانات الصينية لا تستطيع بناء بعض الأنواع المتقدمة من السفن كالتى تنتجها الترسانات فى اليابان وفى كوريا الجنوبية.

من الواضح أن مركز الصين فى الإستمرار فى دفع مطالب صناعة بناء السفن يعتمد على التحسينات المستقبلية فى أسطولها التجارى وفى صناعة بناء السفن فيها. والمفتاح لتقوية صناعة بناء السفن هو إتباع إستراتيچية مدروسة للتوسع والتقدم.

من ناحية أخرى، فإن التجارة الصينية تساهم فى زيادة النمو الإقتصادى العالمى، ولكن إقتصادها وصل إلى مرحلة يحتاج فيها إلى تغييرات ضخمة للمحافظة على نموها. وهذا يحتاج إلى سياسة حكومية مدروسة وفعالة.

ومن ناحية صناعة النقل البحرى فإن الأطراف المساعدة هى ملاك السفن وترسانات بناء السفن وجهات تمويل صناعة السفن والحامين والمنظمين. وهؤلاء سيكونون مسئولين عن إدارة نمو الصناعة بأسلوب أكثر تنظيماً.

إن ما سبق هو الأساسيات التى ستساعد الصين فى النمو وبالتالى النمو الإقتصادى العالمى.

***

تحية شكر ووسام حق



دائماً ما تقوم الصحافة بعرض المشكلات وأسبابها والمسئولين عنها وكيفية حلها وآراء المختصين، لذا وددنا جعل باب للسادة المسئولين والذين لهم دور متميز في دفع العمل بالموانئ المصرية وأن نقدم الشكر لكل من يدفع الأنشطة للإنجاز وبسرعة وبالتزام الحق والصواب وأن يكون إسم هذا الباب **"تحية شكر ووسام حق"**

وأن يكون موجهاً هذه المرة لسيادة اللواء/ إبراهيم يوسف **رئيس هيئة ميناء دمياط** ليس لما نرى ونسمع وينشر عن الإنجازات الهائلة الآن بميناء دمياط والتي يعزى فيها لسيادته في سرعة دفعها خدمة لإقتصادنا الوطني لكن تحية الشكر ووسام الحق على صدر سيادته لموقف حدده معنا شخصياً وكان هناك إختلاف في وجهة النظر بين السادة موكلينا وإدارة الإيرادات بهيئة ميناء دمياط الموقرة ولما لجأنا لسيادته كان له كلمة حق واضحة ألا وهي(**كما لا أحب أن يفوت على هيئة ميناء دمياط إيراد مستحق لا أرغب في تحصيل غير مستحق)**

وبهذه الحكمة بعد دراسة الموضوع خرجت كلمات فصل معدودة أنهت الإختلاف لصالح السادة موكلينا في أيام معدودة وتفادى بحكمة لجوء مصدري المنتجات المصرية للقضاء الذي حتماً سيحكم لصالحهم في النهاية.

ناهيك عن حسن الخلق في الإستقبال والإستضافة والوداع وسعة الصدر للمناقشة ووضوح الرؤى دون سابق معرفة أو تزكية لقاء سوى طرق باب مكتبه للإستئذان بالدخول لعرض الشكوى ندعو الله تعالى لسيادته أن يحفظ له سمعه وبصره وفكره وأن يجعل نطق الحق دائماً على لسانه المعلق بقلبه الطاهر.

إبراهيم شلبي

خصخصة المطارات

بقلم: سعيد رجب شرف — **الجزء الثاني**

ذكرنا في العدد السابق أهداف نظام الخصخصة في المطارات وتعرضنا للشروط الموضوعة للمستثمر.

وفي هذا العدد سوف نتعرض إلى الشروط الخاصة في مجال الإدارة والإستغلال

وفي مجال الإدارة والإستغلال فقد إشترطت:

1- أن يتولى المستثمر إدارة المطار وإستغلاله لمدة لا تزيد عن 40 عاماً.

2- أن يكون تشغيل برج المراقبة الجوية والمساعدات الملاحية مسئولية الهيئة في مقابل نسبة من العائد السنوي يتفق عليها ويتقدم بها المستثمر في دراسة الجدوى.

3- أن يتحمل المستثمر كافة المصروفات الجارية وإستبدال التالف من الأصول الثابتة خلال فترة الإستغلال بما يضمن إستمرارية التشغيل بصورة جيدة خلال فترة الإستغلال.

4- بعد إنتهاء فترة الإستغلال تؤول ملكية كافة الإنشاءات والتجهيزات والمعدات وقطع الغيار (تشغيل سنة على الأقل) الموجودة على المساحة الكلية السابق إيضاحها إلى الهيئة صالحة للإستخدام والتشغيل بعد إجراء الصيانة الكاملة بما يضمن إستمرارية العمل والتشغيل بالكفاءة المطلوبة دولياً.

5- يحدد المستثمر في العرض المقدم منه نسبة العائد من الإيراد لجميع إستثماراته بالمطار التي سيقدمها للهيئة من بدء التشغيل وطوال مدة الإستغلال مع الإلتزام بالقوانين الصادرة في هذا الشأن بخصوص تحديد رسوم خدمات الطيران.

6- يلتزم المستثمر بإستيفاء متطلبات سلطات أمن الموانى (بوزارة الداخلية) ومنها تجهيزات الإطفاء وأجهزة التفتيش والحراسة والأسوار وكذلك متطلبات الأمن القومي والجمارك والحجر الصحي والزراعي.

7- يمكن للهيئة تكليف المستثمر بالإستمرار في إدارة المطار بعد إنتهاء المدة القانونية وذلك بعقد جديد يتم الإتفاق عليه في حينه.

كما وضعت الهيئة قواعد عامة يلتزم بها المستثمر وهي:

(أ) يلتزم المستثمر بإنهاء كافة الأعمال الخاصة بالدراسات والتصميمات وإنشاء المطار في مدة لا تتجاوز خمس سنوات.

(ب) أن يوضع المستثمر التكلفة الكلية للمشروع موزعة على مراحل التنفيذ والمكونات الرئيسية لكل مرحلة.

(ج) أن يتقدم المستثمر بعد رسو العطاء عليه بجميع التصميمات الكاملة للمشروع ويتم مراجعتها من الأجهزة المعنية بالهيئة وأن يلتزم بأى تعديلات تطلب منه في هذا الشأن.

(د) للهيئة الحق في التفتيش على كافة الأعمال والخدمات والأنشطة التي تؤثر على أعمال الطيران المدني والتأكد من إتمام أعمال الصيانة والعمرات لجميع الأجهزة والمعدات طبقاً لبرنامج يقدمه المستثمر سنوياً وتوافق عليه الهيئة لإستصدار ترخيص تشغيل المطار والمحافظة على تجديد الترخيص سنوياً.

(هـ) تختص الهيئة بإصدار تصاريح وتراخيص الطائرات (هبوط وإقلاع) بالنسبة لكافة عمليات النقل الجوي وموافاة الهيئة بالإحصائيات الخاصة بهذه العمليات طبقاً للمواعيد وبالكيفية التي تضعها الهيئة.

(و) يحق للمستثمر إنشاء أبنية أخرى لازمة لإستغلال جزء أو أجزاء من الأرض مثل إقامة مباني خاصة بالأسواق الحرة أو أي مباني إدارية وتجارية وترفيهية أو فنادق يمكن أن تدر مبالغ إضافية لرفع قيمة الإستغلال وذلك بعد موافقة الهيئة على أن تكون في مواقع بعيدة عن أماكن تطوير المطار نفسه حالياً أو مستقبلياً وأن يوضح ذلك في التخطيط العام للمطار المقدم منه وتحدد مكوناتها بالتفصيل على أن يراعي فيما سبق قواعد النظام العام وعدم الإضرار بالهيئة وبما لا يتعارض مع التخطيط العام للمنطقة كما أوضحت مجالات الإستثمار في المطار وهي:

1- تحصيل رسوم الطائرات والإيواء.
2- شركات السياحة (تأجير مكاتب وأماكن لها).
3- مكاتب خدمة رجال الأعمال.
4- مراكز للعلاج الطبي.
5- أماكن للبنوك
6- شركات الخدمات الأرضية.
7- الكافتريات والمطاعم.
8- عربات أخدم نفسك.
9- ورش صيانة الطائرات.
10- محطات البنزين.
11- موقف للسيارات.
12- الكاترينج (تمويل الطائرات بالمواد الغذائية والمشروبات).
13- الأسواق الحرة.
14- قرية البضائع.
15- رياضات الجو (بالون - طيران بر ماني) طائرات خفيفة.
16- مدينة ملاهي.
17- ملاعب.
18- فنادق.

(ح) يقترح المستثمر تشكيل مجلس الإدارة الخاص بالمشروع على أن تمثل الهيئة بنسبة لا تقل عن 25% من عدد الأعضاء.

(ط) تفضل العروض التي تشمل على الإستعانة بالخبرات الفنية والمالية والإدارية من بين العاملين بالهيئة المصرية العامة للطيران المدني وتزداد هذه الأفضلية للعروض التي تتقدم بتشغيل أكبر عدد ممكن من العاملين بالهيئة طبقاً للمعايير التي يتفق عليها طبقاً لدراسة الجدوى وعند التعاقد.

(ى) تكون العروض مصحوبة بخطاب ضمان مصرفي لصالح الهيئة بمبلغ مليون جنيه مصري غير مشروط بأي شرط ساري المفعول لمدة لا تقل عن ستة شهور صادر من أحد البنوك التجارية المصرية أو صادر من أحد بنوك الدرجة الأولى الأجنبية على أن يكون معتمد من أحد البنوك المصرية وذلك لضمان جدية العرض.

وعلى المستثمر أن يتقدم بالتخطيط العام الكامل للمطار بجميع مراحله ضمن الدراسة المقدمة في عطائه والمصممة بواسطة إحدى المكاتب الإستشارية العالمية المتخصصة في تصميم المطارات.

وأن تحتوى الدراسة على كافة مرافقه ومكملاته من مخازن ومحطات كهرباء وأسوار وأبراج حراسة وطرق ومسجد ومبنى لإيواء وإعاشة جنود الحراسة وإنارة الممرات وجميع المحطات اللاسلكية مع توفير كافة الخدمات اللازمة لتشغيل المطار من كهرباء ومياه وصرف صحي ومباني إدارية لازمة للمطارات الدولية طبقاً للقواعد الدولية - كما عليه إعداد مساكن للموظفين والعاملين من الهيئة المصرية العامة للطيران المدني وكذلك إعاشتهم على أن تكون على المستوى اللائق.

كما يقدم المستثمر ضمن عطاؤه ما يلي:

النظم المحاسبية على أن تشمل:

(أ) كيفية الحصول على إيرادات الإستغلال من:
عمليات الحركة الأرضية والجوية - الخدمات الأرضية -- الإيجارات وجميع الأنشطة الأخرى.

(ب) بيان التكاليف والمصروفات المتوقعة - مثل العمليات والصيانة - تكاليف الموظفين ورواتبهم - الخدمات التعاقدية - المصروفات الإدارية العامة.

(ج) بيان بالتكاليف الرأسمالية للمشروع.

(د) بيان الضرائب والمدفوعات الحكومية طبقاً لقانون الإستثمار.

كما عليه أن يتقدم بأسس حساب التكلفة لرسوم الحركة الجوية والآثار الإقتصادية والبيئية لإنشاء المطار.

ولعلي أكون قد أوجزت خطوات إنشاء وإستغلال مطار بنظام الخصخصة.

قناة السويس .. الحصان الأسود فى مضمار العولمة



بقلم / سمير معوض خبير إقتصاد النقل البحرى

الإقتصاد البحرى فى عصر العولمة الآن وأكثر من أى حقبة تنتمى إلى زمن ما قبل أندغام الكرة الأرضية فى منظومة بحرية واحدة متحدة الخرائط وموحدة محيط الدائرة وأوتارها ومركزها .. صار مثل سيمفونية لوچيستية تتكامل فيها الأنغام وتتناسق فيها الإيقاعات وتتجانس فيها الألحان .. ومع هذا التوافق فى الإستراتيچيات والغايات والوسائل خرجت الإقتصادات البحرية من شرنقة عوالم كانت فيها السفينة البحرية هى سيدة كل وسائل النقل دون منازع إلى مضمار جديد مختلف أضحت فيه السفينة مجرد حلقة فى سلسلة ممتدة من إقتصاد صناعة النقل الدولى متعدد الوسائط وسلسلة أخرى أوسع إمتداداً من صناعة الإمداد بالخدمات والتسهيلات اللوچيستية.

والسلسلتان معاً يعدان من أهم آليات وركائز العولمة الإقتصادية فى أبرز تجلياتها من حيث التشابك والتدامج العضوى الوثيق مع أنشطة الإنتاج والنقل والتوزيع التى تشبه حركات بندول ساعة لا تتوقف عقاربها عن الإشارة إلى الزمن القادم الذى يمثل وعاء واعياً لتطورات متلاحقة. لاسيما فى مجالات المبادلات التجارية والخدمية البحرية التى تستأثر بزهاء %90 من جملة كعكة التجارة العولمية التى لا تتوانى عن التوسع والنمو بدوافع من تكاثر تعدادات شعوب العالم ونمو وتوسع حاجاتها بمعادلات هندسية.

لماذا إذن ظلت قناة السويس وهى قطاع إقتصادى ذو أهمية خاصة لا تلتفت إلى أهمية دورها فى تنمية الصادرات المصرية الخدمية وفعالية ثقلها الإقتصادى بالنسبة للميزان التجارى وحيوية تأثيرها على قوى الدفع الإيجابية فى ميزان المدفوعات؟ .. فعلى مدى عشر سنوات ظل دخل القناة يتراجع سلباً دون أن تعلن عن روشتة علاج إستراتيچى لوقف مضاعفات هذا التقهقر حتى جاءت حرب العراق لتعطى القناة على نحو إستثنائى حقنة إستقواء تهب لها حيوية إصطناعية لا تعبر عن تنمية فعلية أو نمو حقيقى. وبرغم ذلك لم تقدم القناة أوراق إعتمادها للتفاعل والتناسق مع عصر العولمة بتحويل كتلتها الچيوإقتصادية إلى كيان إنتاجى من مستوى يضاهى حقيقة ما تمثله للعالم من أهمية. ففى الوقت الذى لا توجد فى منطقة القناة ترسانات بناء وإصلاح وصيانة سفن بالمعايير العالمية يوجد فى الصين 1375 مشروعاً منخرطاً فى هذه الصناعة من خلالها صدرت الصين فى العام 1998 سفناً مصنعة إلى العالم بما قيمته 1.73 مليار دولار وبلغت نسبة حصة الصين على المستوى الدولى من هذه الصناعة 10٪ بجانب أن ترسانة كبرى فيها توظف نحو 10 آلاف من اليد العاملة. لماذا أيضاً بقى الشاطئ الأسيوى لقناة السويس مجرد حزام جغرافى صحراوى حتى الآن على إمتداد 165 كيلو متراً برغم أن مثل هذه المناطق فى دول أخرى تحظى بأهميات وتفضيلات إستثمارية ضخمة؟ .. إن قطار قناة السويس لا يمكن أن يبقى سائراً على قضيب واحد لأن ذلك لن يحسن القوى التنافسية للقناة. فابتداء من منتصف القرن العشرين لم يكن بوسع المشروع التنموى الإقتصادى أن يمول تقدمه وتوسعه ذاتياً كما كان متوقعاً وتصدير فائض رأسماله إلى النطاق الچيوإقتصادى المحيط به على أسس من تبادلية خلق حوافز وعوامل النهضة والتطوير.

فقد بقيت القناة تتبنى عقيدة حيازة القدرة على خوض معارك كثيرة على جبهات متعددة دون قوى معضدة يمكن لها على وجه القطع أن تقدم لها الدعم وتقاسمها مولدات الإستقواء. لاسيما أن القوى الرأسمالية الدولية التى أوجدتها وعززت مكانتها هى ذاتها التى تسعى الآن وستستمر بعد الآن فى السعى لتقويض قواها وثقلها الإستراتيچى بسبب إيمان الفكر الإدارى فيها بأن ميدان المعارك يوجد حصراً فى مجال مسطحها المائى الذى لا يعدو كونه مكوناً واحداً من مكونات كيانها التجارى وكينونتها الإقتصادية. هذه القوى التى لا تريد فى عصر العولمة أن تتخلى عن إمتيازاتها القديمة ترى أن القناة مشروع إقتصادى بات ينتمى إلى الماضى ويبدو جلياً أن لا مستقبل لها. ولعل هذا يقدم تفسيراً لقصور القناة فى تصريف فائض إنتاجها بحرمانها من إقتناص فائض الطلب العالمى المتخمة به أسواق التجارة البحرية. وبرغم ذلك فإن القناة فى هذه الفترة التى أحضرت فى معيتها طوفان نوح فى مجال العولمة ما فتئت تتأمل أوضاعها بتكاسل إبداعى وإبتكارى مثير لردات أفعال ناقدة.

فسفينة واحدة - على سبيل المثال - تمر فى القناة بمشحوناتها من السلع والبضائع تعنى أن حركة التجارة الدولية قد أكدت أفضليات خيارها للقناة بإعتبارها ممراً ملاحياً وطريقاً تجارياً يتجاوب مع شروط البحث عن الأقصر والأسرع والأرخص. هذه العناصر هى جوهر مكونات قوائم التكاليف اللوچيستية بيد أن قانون النسبية الجغرافية مازال يحابى المجرى الملاحى التجارى لقناة السويس .. وما عتم قانون تحقيق الوفورات على مستوى الزمن الإقتصادى يؤازرها بدرجة ما. غير أن البعد الثالث فى المعادلة ليس متوائماً بحال مع عناصر هذه المعادلة ثلاثية الأبعاد فلا يمكن الزعم بأن تكلفة المرور فى القناة تقدم بديلاً رخيصاً بالتناظر مع فقدان الحوافز الأخرى التى تضع القناة فى مركز تنافسى ذى جاذبية دولية وتحول دون إستدراج القناة إلى فترة تاريخية مأزومة نتيجة التمركز الشديد فى الرؤى. هكذا يقول الإقتصاد السياسى. وهذا هو مفتاح الرؤية الصحيحة.

لا غرو إذن أن تضحى القناة فى آن معاً مرشحة لتكون من أقوى - إن لم تكن أقوى - القطاعات الإقتصادية الإنتاجية فى مصر بمثل ما هى عرضة لأن تغدو من أكثر مراكز الإستثمار ضعفاً فى بنية التنمية الوطنية. والعلة الكامنة وراء هذا التضارب تكمن فى أن قوى الدفع الإقتصادية التى تنطوى عليها مقومات التميز فى القناة متناقضة على نحو جذرى مع زخم المعطيات الفنية التى تسير بخطى متثاقلة وكأنها غير عابئة بإيقاعات العصر الإقتصادية معرضة عن إستجلاء حقيقة - وكذلك ضرورة - أن تتوازى وتتساوى نقاط القوة الإقتصادية فيها مع نقاط القدرة الفنية. فالقناة متخصصة فى إنتاج وتسويق وتوزيع الخدمات اللوچيستية فى السوق الفورية (Spot market) وإقتصادات الخدمات بطبيعة تكوينها تعد من أرقى أنواع الإقتصادات وأشهرها تأثراً وتأثيراً فى مجريات وشئون الإقتصادات الدولية وأقدرها على إحداث تغييرات ملموسة كبرى لأنها تتميز بخصومتها الدائمة للركود الفكرى والكساد فى سوق ثروات الخيال التخطيطى والإدارى المبدع. قد يكون الإقتباس من تصريحات الرئيس الأمريكى أيزنهاور فرصة لإضاءة شمعة فى نفق الإستسلام لمقولات ألفنا الركون إلى ما فيها من قناعات سلبية. فقد أعلن فى العام 1951 أنه (ليس هناك فيما يتعلق بالقيمة الخالصة للأرض منطقة فى العالم أكثر أهمية من الشرق الأوسط فهذه المنطقة عظيمة الأهمية فيما يمكن أن تسهم به فى جهودنا كلها) وإن شئنا أن نعمد إلى القياس المتناظر فقناة السويس تأتى فى مقدمة هذا التقويم.

فمع بزوغ تحولات القرن الحادى والعشرين الإقتصادية التى ضاعفت من سرعة الإستقطاب نحو إعظام دور الكتل التجارية والصناعية المركزية تحولت عوامل الترجيح صوب بناء تحالفات بوسعها أن تهئ على نحو جذرى إعادة ترتيب أوراق القوى التجارية البحرية وفق شروط العولمة الإقتصادية وتنظيم أولويات التعامل مع الإمتدادات المائية (Sea-scapes) والإمتدادات الأرضية (Land-scapes) وأنتج ذلك ثمرة ناضجة سقطت فى كف التطورات التى إجتاحت عموم الكرة الأرضية وكأنها طوفان نوح. هذه الثمرة هى بروز ثورة النقل الدولى متعدد الوسائط (Modes) وتعدد الوسائل (Means) على نحو غير مسبوق بنظير. وعلى ذلك حملت هذه الثورة معها نذراً جمة ومخاطر عدة لقناة السويس على نحو خاصة لكثرة من الأسباب من أكثرها ضغوطاً ونفوذاً:

1- أن قناة السويس تقع فى أكثر مناطق العالم حساسية إستراتيچية وأهمية جغرافية فهى الشريان الرئيسى الذى يربط أوصال منطقة الشرق الأوسط بأضخم مصائد إنتاجها وإحتياطها من البترول والغاز بقلب الحضارة الأوروبية والأمريكية والأسيوية بما يحكم هذه العلاقة من فلسفة عملية وإنعكاسات تتعلق بمجمل التطورات الإقتصادية فيها. وبرغم عدم وجود بدائل ذات تأثير وازن لهذه الثروات البترولية الديناصورية فى أى بقعة أخرى من بقاع العالم الآن فإن قناة السويس صارت على العكس من ذلك عرضة لمناوشات وتهديدات مشروعات طرق ووسائل نقلية دولية بديلة لأن النقل العولمى بما يملك من تعدد الخيارات والبدائل لم يعد خاضعاً لإملاءات الرؤى والأوضاع الإحتكارية لاسيما إذا جاءت من كيانات إقتصادية صغرى. وهذا هو حجر الزاوية فى العولمة.

2- إن قناة السويس إستمرت لنحو نصف قرن تخوض معارك التحديات الإقتصادية من موقف الدفاع السلبى القابع داخل خنادق المفاهيم والمسلمات التى ترى ما يحدث فى العالم من إنقلابات وتطورات متعاجلة من ثقب إبرة. دون أن تحاول القفز خارج هذه الخنادق بوحى من الإدراك المدجج بأسلحة الفهم الإستراتيچى لإمكانات تقليل مخاطر التحديات المحدقة بها. فالماء والماء وحده هو سلعتها الوحيدة التى ترتكز عليها خططها الإستثمارية والإنتاجية والتسويقية. ومع جمود سياسات التنويع فى المنتجات المادية واللوچيستية أغرى ذلك دولة صغيرة متاخمة بمحاولات أسر وترحيل الطاقة النقلية لقناة السويس إليها مع التخطيط لتقديم حزمة متنوعة من المركبات الخدمية والعينية الأخرى. والرد كان دائماً من خلال الرؤى المتخندقة أن قناة السويس مثل الطود الأشم لا يمكن أن يثل عرشها أى تهديد حتى. وإن كان دقات نواقيس المنافسات الدولية والتسويق العولمى لمشروعات يقف من ورائها التخطيط والتمويل والترويج الدولى بعنفوان الرغبة فى كسر شوكة إحتكار قناة السويس لصناعة خدمات المرور الدولى التجارى والسياحى والعسكرى فى منطقة الشرق الأوسط.

3- لقد جاءت العولمة الإقتصادية لتعيد تأكيد بدهيات سابقة لكن بأساليب حديثة. هذه البدهيات تقدم وصفة لأسرار نجاح المشروعات الإقتصادية تتمثل فى التخطيط

الجيد والإدارة العلمية الواقعية والتنافسية السعرية والإنفتاح على العناصر المكونة لهيكلية الأسواق العالمية. ما الذى أسهمت به إذن أقطاب إقتصادية ثلاثة هى: بورسعيد والإسماعيلية والسويس فى تحفيز التطور فى البنية الإقتصادية لقناة السويس؟ وفى المقابل ما هى الإضافات الإقتصادية الإستثمارية التى أسبغتها قناة السويس على هذه الطاقات الإنتاجية الثلاث؟ ... تكاد العلاقة ما بين هذه الكيانات الإجتماعية والإقتصادية تحصر فى مستوى هش من تبادل قوى الدفع ومن التعاضد الإستثمارى. سؤال أخر لا يقل أهمية ما هى طبيعة العلاقة العملية ما بين قناة السويس وبين ما يربو على مائة شركة وتوكيل ملاحى تعمل بالإنابة عن خطوط أساطيل السفن الأجنبية فى منطقة قناة السويس؟ هذه العلاقة فى واقع الأمر فى حاجة إلى إعادة هيكلة وتأهيل للخروج من إسار النظرة التى ترتكن إلى مفاهيم المكانة الأعلى والنفوذ الأدنى. فهذه الوكالات الوطنية فى قدرتها أن تكون غرفة مشورة من طراز فريد فضلاً على أنها يمكن أن تسهم فى تفعيل دور القناة بقوة أكبر.

4- ما الذى يمكن أن تتوقعه دوائر التجارة ودوائر صناعة النقل البحرى وخدماته العولمية من قناة السويس فى بيئة دولية لا تتوقف عن البحث عما هو جديد ومفيد؟ إن نظرة متفحصة لمجريات الأمور لواقع القناة فكراً وأداء ووسائل وغايات ستفصح عن أن ما تملكه القناة من قدرات وثروات لم تفلح فى توظيفه بالصورة التى تخرجها من المربع التقليدى الذى لا تريد أن تبرحه. هذا المربع يتأدى فى إنكبابها على بيع خدمات المرور فحسب لقاء حفنة من الدولارات والقناة لديها ما لا يقل أهمية عن ذلك. فالقناة يمكنها أن تصبح (سوبر ماركت) لوچيستى من طراز بالغ الحداثة .. كما يمكنها أن تقيم تحالفات إستثمارية دولية تجعل من موقعها الجغرافى فردوساً إستثمارياً يعج بالأنشطة كخلية نحل تتوسط بساتين الكتل الإقتصادية الدولية. هل قناة السويس تملك جسداً عالمياً ورأساً محلياً؟ هل هى تعتبر المغامرة المحسوبة مقامرة غير محسوبة؟ وهل ستظل إهتماماتها الرئيسية منصبة على عد الدراهم فى نهاية كل عام دون رغبة فى توجيه قسط من هذه الدراهم إلى مصارف الإستثمار العابر لخطوط الفكر التقليدى؟

5- بالنظر إلى المستقبل يمكننا أن نرى إلى أى مدى ستكون وطأة أعباء التطوير فى المديين القصير والمتوسط أخف وقراً من التردد إزاء حتميات لا يمكن للقناة أن تنوص منها لأن المعارك الإقتصادية فى المجالات الإقتصادية بصفة خاصة فى هذا القرن هى معارك تطوير واسع الخطى وإعادة بناء عالية الوتائر. وبصفة أخص ستكون متجهة إلى طرق ووسائل النقل التجارى الدولى عبر القارات. وقناة السويس واحدة من الأهداف المقصودة لأنها مايسترو الممرات المائية الدولية الأبرز أهمية. وعلى ذلك فقناة السويس ستزداد الضغوط عليها إبتغاء إفراغها من قوتها الإستراتيچية ورجحان كفتها فى تعزيز قوى الإقتصاد القومى لأن فقدان مساندة إقتصاد قناة السويس للإقتصاد المصرى سوف يضع البناء الإنتاجى لدينا فى مهب رياح عاتية بل سيحدث زلزالاً إقتصادياً واسع المدى. فقناة السويس هى الحصان الأسود الذى يمكن لنا المراهنة على إسهاماته القوية فى ضمان تفوق ناتجنا القومى الإجمالى بما يمكن للقناة أن تضخه فيه وبما تولده من دخول أخرى دائمة ومتنوعة.

حوار صريح مع



الدكتور حمدى حسان

حول المستجدات والتطورات بمعهد تدريب الموانى التابع للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى

نظراً للتطور السريع الحاد فى صناعة النقل البحرى وإرتباطه بالموانى البحرية وإهتمام هذه الموانى بالعنصر البشرى عن طريق تأهيل وتطوير الكوادر البشرية على مختلف تخصصاتها ومسئولياتها والتى تعمل بالموانى أو على ظهر السفن أو فى شركات النقل البحرى فكان لابد لنا أن نلقى الضوء ونتعرف سوياً من خلال معهد تدريب الموانى التابع للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى عن خطة العمل بالمعهد والدورات التدريبية والنشاط داخل هذا الصرح العظيم بميناء الإسكندرية. وكان لنا هذا اللقاء بالسيد الدكتور/ حمدى حسان مدير المعهد والذى لا يدخر وسعاً فى التجديد والتحديث بصفة مستمرة لإضافة الجديد من خلال سلسلة الندوات والمؤتمرات التى يعقدها هذا المعهد ويحضرها ممثلون من مختلف دول العالم .. وكان حوارنا مع سيادته كالآتى:

★ ما الهدف الأساسى الذى يقوم عليه المعهد؟!

- الهدف الأساسى من المعهد هو تقديم خدمة مميزة لتأهيل وتطوير جميع العمالة بالموانئ المصرية والعربية. أى أنه معهد إقليمى يستخدم فيه أحدث أساليب التدريب.

★ نرجو إلقاء الضوء على المحاكيات بالمعهد وأنواعها؟

هناك محاكى لأوناش الرصيف العملاقة. وأوناش الساحات. وأوناش المنصات البحرية. وحديثاً جاء المعهد بمحاكى لتدريب سائقى الشاحنات.

★ ماذا عن عملية الشاحنات؟

عملية الشاحنات تلعب دوراً هاماً فى نقل البضائع ضمن سلسلة النقل اللوچستية. فمن المهم تدريب سائقى الشاحنات للحصول على مهارات فى مهنتهم بالإضافة لإتباع أساليب الأمن وهذا ينعكس على السائق نفسه والمارة فى الشوارع. بالإضافة إلى المحافظة على المعدة ذاتها.

★ ما هى الأساليب التى تستخدم فى الوسائل التعليمية؟

يستخدم أحدث الوسائل التعليمية من الأفلام التوضيحية وعمل حلقات حوارية مع ضرورة الإهتمام بالتطبيقات العملية.

★ نريد أن نفرق بين علاقات المعهد الداخلية والخارجية؟

- العلاقات الداخلية:

فهى علاقات جيدة بالنقل البحرى والشركة القابضة للنقل البحرى والبرى وشركات البترول وهيئات الموانى المصرية والشركات الصناعية سواء قطاع عام أو خاص.

- العلاقات الخارجية:

فالمعهد يتشرف بأنه عضو إتحاد الموانئ البحرية العربية ومن خلال هذا الإتحاد يكون هناك إحتكاك مستمر ما بين المعهد والعاملين للموانئ البحرية. وهذا يعطينا فرصة للتعرف على مطالب هذه الموانئ فيما يخص عملية التأهيل والتدريب لجميع العاملين بالمستويات الإدارية المختلفة العليا وحتى عمال الموانئ.

كما أن المعهد حريص على حضور مؤتمرات دولية للموانئ ومقابلة الخبراء العاملين فى هذا المجال.

حاورته
إيمان عبد الله

★ ثم تطرق الحديث عن إنجازات المعهد .. فأضاف قائلاً:

إننا نقدم لقطاع النقل البحرى والشركة القابضة للنقل البحرى والبرى ما يقرب من 250 دورة تدريبية فى مجالات مختلفة منها المجالات الإدارية والهندسية وتشغيل الموانئ والحاسب الآلى وتكنولوچيا المعلومات والبرامج البحرية وحالياً نضع دليل لعمالة محطات الحاويات ومن خلاله سوف يتم مساعدة جميع العاملين فى محطات الحاويات سواء المصرية أو العربية لتأهيل هذه العمالة طبقاً للمستويات المهنية العالمية. بمعنى آخر أن هذه العمالة عن طريق معهد تدريب الموانئ وبإستخدام أساليب التدريب سوف تستطيع مزاولة المهن طبقاً للمعايير العالمية. أما عن البعد الإجتماعى والتنمية البشرية كأهم عنصر من عناصر العملية التدريبية وفى هذا الإطار قدم المعهد 35 ألف فرصة تدريب و 60 دورة تدريبية لعدد 300 متدرب من شباب الخريجين ويواصل المعهد مسيرته بإتخاذ خطوات واسعة لتحقيق أهدافه التدريبية وفقاً للمواصفات العالمية مستخدماً أفضل الأساليب الحديثة معتمداً على أسلوب التغذية المرتدة أو العكسية من الشركات لمدى فاعلية البرامج التى يقدمها.



د/ حمدى حسان

★ ما هى البرامج التى تقدم لهذه العمالة فى التدريب؟

نستخدم فى التأهيل لهذه العمالة برنامج يسمى «تطوير عمالة الموانئ» وقد حصل المعهد على هذا البرنامج من منظمة العمل الدولية للأمم المتحدة وهو موجود باللغتين الإنجليزية والعربية.

وقد ساهم المعهد أيضاً فى عمل دورات متخصصة للمهن البحرية طبقاً للقرار الوزارى الخاص بتأهيل المهن البحرية العاملة للموانئ.

★ ما هى إستراتيجية المعهد حاليا؟

إستراتيچية المعهد حالياً وفى الفترة القصيرة القادمة. هى الإهتمام بإستحداث مجمع محاكيات لمحاكة إدارة وتشغيل الموانئ إلكترونياً وكذلك إستحداث معمل لتأهيل العاملين بالموانئ للحصول على رخصة القيادة الدولية للحاسب .. حيث أن العمالة يجب أن تتدرب وتحصل على رخصة. تمشياً مع التكنولوچيا الحديثة.

.. وفى ختام حوارنا مع الدكتور / حمدى حسان شكرنا سيادته وتمنينا لمعهد تدريب الموانى تحت قيادته كل تقدم وإزدهار.

Port revolution aims to revive role of gateway to Europe and Far East

Tuesday March 29 2005

From Sokhna to Alexandria, the Egyptian port revolution has gained momentum after an auspicious start to the new millennium.

"Ports are our present and our future and represent a key priority in Egypt's maritime transport strategy", says adm shiereen Hassan Mahmoud, head of the country's Maritime Transport Sector.

His aim is to build on the strategic location of Egypt by encouraging a mixture of private and public investment.

"For centuries Egypt was the gateway to the far East and a hub for Europe", he argues. "Why cannot it be now?"

Private sector investment was always going to be the key catalyst to port revolution and the past year has seen an influx of foreign direct investment.

The signing of a magnesium smelter contract at Egypt's first private port, Sokhna, was the precursor of a significant investment by the African Infrastructure Fund which took a 15% stake in the operator, Sokhna Port Development Company.

"Sokhna is at the forefront of our ambitions", says Adm Mahmoud. "It has excellent expansion opportunities and the ability to build a significant industrial base".

The Port Said East development, operated by the Suez Canal Container Terminal, is 60% owned by APM Terminals.

It is set to meet its target of 450.000 teu for the first year in operation and sees a possibility of handling 2m teu by 2008.

"Port Said East has begun life as a transhipment hub, but its prime location and vast hinterland means that it could turn into a vital hub for a number of services such as bunkering and shiprepair", says Adm Mahmoud.

The port of Alexandria is another target for Adm Mahmoud's campaign of incrreasing port efficiency. Despite having the tag of Egypt's leading port, volumes have fallen by more than 20% in recent years.

"Alexandria is in the middle of a major restructure and is shifting dramatically to the private sector", Adm Mahmoud says.

In the past month, the port authority has signed an agreement with Hutchison Port Holdings for two container terminals at Alexandria and El Dekheila port. "This is a major deal which is part of a plan to establish the port as a gateway to Egypt and an important connection to Europe", says Adm Mahmoud.

Alexandria International Container Terminals, a new joint venture company, has been set up to convert the general cargo terminals at the port into container facilities.

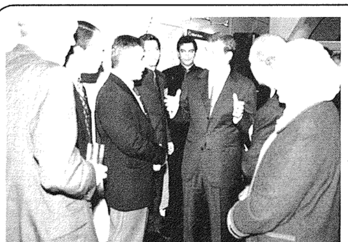


the port is also setting a tender for an important new international cruise terminal to tap into Alexandria's growing tourist industry.

Another venture for the Adm Mahmoud and his Maritime Transport Ministry is the introducation of IT systems at the leading ports.

Damietta, Port Said and Alexandria have received or are in the process of installing new electronic data interchange services, following the lead of Sokhna port.

"With the introduction of EDI, costs are being reduced with less congestion and quicker turnround times", says Adm Mahmoud.



المؤتمر الإقليمى لموانئ أوروبا - أفريقيا

شارك المهندس/ خالد ماضي مدير بنك معلومات النقل البحرى المصرى، والأستاذ/ ياسر أنوراللواء بحرى/ شيرين حسن أثناء إلقائه محاضرة هامة عن الإتجاهات الحديثة فى الموانى وباقى أنشطة النقل البحرى، نتيجة المتغيرات الحادة الحالية وذلك بالمؤتمر الإقليمى لموانى أوروبا - أفريقيا بلندن والذى قام بتنظيمه المنظمة العالمية للموانى والمرافئ بالتعاون مع إتحاد الموانى البريطانية A B P وهيئة ميناء لندن.

كما قام المهندس/ خالد ماضي بمقابلة الأمير/ أندرو دوق مقاطعة يورك، بقصره على نهر التيمس والحديث معه عن تطور الموانى المصرية وبالتحديد ميناءى السخنة وشرق بورسعيد ودورها المستقبلى

وزارة الإستثمار
الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

NLTC

شركة النيل للنقل البرى

شركة مساهمة مصرية

تعمل فى ظل القانون رقم ١٥٩ لسنة ٨١



محاسب/ محمد أحمد
رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب

★ وشعار الشركة أداء الخدمات التى تقدمها للعملاء بأمن وأمانة تامة من خلال فروعها المتعددة بأنحاء الجمهورية.

المركز الرئيسى
:الإسكندرية - البر القبلى ترعة المحمودية - النزهة
ت: ٣٨١٥٢٠٠ / ٣٨١٥٤٤٦ فاكس: ٣٨١٦٢٦٦ ص.ب ٤٨٦ رقم بريدى: ٢١٥١٩

فروع الشركة
الإسكندرية
ت:٤٢٧٤٤٥٧-٤٢٥٥٠٥٣
كفر الزيات
ت:٢٥٤٢٣٠٣-٢٥٤٢٥٥٠
المحلة الكبرى
ت::٢٤٢١٧٥٤-٢٤٢٠٥٨١
لقاهرة
ت:٥٢٤٦٩٠٦
السويس
ت:٢٢١٨١٧- ٢٣١٥٤٩

مكاتب الشركة
القاهرة:١٦٥ شارع محمد فريد
ت:٣٩٠٥٩٧٤
جمرك الإسكندرية
ت:٤٨٠٨٧٢٨
طنطا
ت:٣٣٠٢١٦٤
مستودع البيضا
ت:٢١٦٠٩٧ - ٢١٤٣٨١
ساحة الدخيلة
ت:.١٢٣٤٦٦٥٣٠.

★ هى إحدى الشركات التابعة للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى والتى تم خصخصتها عن طريق نقل ملكيتها إلى إتحاد العاملين المساهمين بالشركة الذى يمتلك حالياً ٩٥٪ من الأسهم.

★ وشركة النيل للنقل البرى إحدى الشركات المتميزة والمتخصصة فى مجال نقل البضائع داخل وخارج الجمهورية وذلك منذ إنشاءها عام ١٩٦٣ بالإضافة إلى قيامها بالأنشطة المكملة لنشاط النقل مثل التخليص والتفريغ والتحميل .. هذا وبجانب ذلك تواكب الشركة التطور الملموس فى مجال تخزين ونقل الحاويات بالمستودع التابع لها بميناء الدخيلة والمجهز بمكاتب مسئولى الجمارك وذلك لتقليل وقت تخليص البضائع للعملاء بالإضافة إلى قربه من جميع الأجهزة الرقابية مما يؤدى إلى إنهاء كافة الإجراءات للمستوردين والمصدرين بالمنطقة الجمركية فى يسر وسهولة.

★ هذا .. والشركة تمتلك حوالى ٣٠٠ سيارة وتريللا من مختلف الماركات والمجهزة للخدمة الشاقة بالإضافة إلى الأوناش والمعدات التى تمتلكها الشركة بمستودع الدخيلة فضلاً عن الورش الداخلية التى تقوم بعمليات إعادة التكوين للوحدات الناقلة وعمليات الصيانة الدورية بواسطة العمالة الفنية المدربة ذات الخبرات المتميزة.

هذا .. وتعمل إدارة الشركة جاهدة على تغيير المفاهيم والأساليب التقليدية فى إدارة العمل وذلك بتطوير هذه الأساليب لتتناسب مع أحدث الأنظمة المتبعة فى الإدارة وفى هذا الإطار قامت الشركة بما يلى:

أولا: فى مجال التطوير الإدارى ..

* قامت الشركة بالتخلص من العمالة الزائدة بخروج عدد ٢٦٢ من العاملين بها بنظام المعاش المبكر للوصول إلى العمالة المعيارية اللازمة لأداء العمل وتوفيراً للأجور المنصرفة لهؤلاء العاملين وملحقاتها مع زيادة دخل العاملين بالشركة نتيجة وضع نظام إثابة عن المجهودات.
* أدخلت الشركة الحاسب الآلى فى كافة القطاعات مما ساهم فى دقة توفير كم كبير من البيانات يساعد الإدارة فى إتخاذ القرارات على أسس مدروسة وواضحة وسريعة.
* الإهتمام بالدورات التدريبية للعاملين الإداريين أو الفنيين للإرتفاع بكفاءتهم وخبراتهم سواء عن طريق التدريب الداخلى بمواقع الشركة المختلفة أو التدريب الخارجى بالجهات المختصة.
* تعمل الشركة على خلق صف ثان وثالث لتوفير الكوادر اللازمة لشغل الوظائف القيادية المختلفة.

ثانيا: فى مجال التطوير الفنى ..

* تقوم الشركة برفع كفاءة الأسطول الذى تملكه من الوحدات وذلك بالرغم من إنتهاء عمره الإنتاجى وذلك بإجراء عمليات إعادة التكوين للوحدات بالورش الداخلية بالشركة وبالتمويل الذاتى للشركة.
* تقوم الشركة بتصنيع الجوانب والكناتر والتقفيصات اللازمة لعمليات النقل الخاصة حسب نوعية المنقول سواء المواد التموينية أو البوتجاز وخلافه.
* القيام بعمليات الصيانة الدورية لوحدات الأسطول أولاً بأول.
* بالإضافة إلى ذلك تتبع الشركة أسلوب اللامركزية فى إدارة العمل بالفروع حيث يعتبر كل فرع من فروعها الخمس بمثابة مركز إنتاجى مستقل له إيراداته ومصروفاته ويتم محاسبة المسئولين عن الفرع على أساس الفائض الذى يحققه الفرع شهرياً والذى على أساسه يتم تقرير الحوافز للعاملين به على ضوء ذلك. حيث تتبع الشركة أسلوب الثواب والعقاب وذلك بتشجيع المجد ومعاقبة المقصر.



ثالثا: فى مجال التسويق ..

* تعمل الشركة على تنويع إيراداتها مع عملاء مختلفين بما لا يسمح بإنخفاض مفاجىء فى إيرادات الشركة نتيجة لظروف السوق المتقلبة بالإضافة إلى منح العاملين فى هذا المجال الحوافز اللازمة نتيجة جهودهم.

وفيما يلى قوائم الدخل والمراكز المالية للشركة خلال الثلاث سنوات ٩٩/٢٠٠٠، ٢٠٠٠/٢٠٠١، ٢٠٠١/٢٠٠٢ والتى من واقع الأرقام التى تحتويها يتضح مدى التطور والإنجازات التى حققتها الشركة خلال هذه السنوات.

قائمة المركز المالى

القيمة بالألف جنيه

البيان	٩٩/٢٠٠٠	٢٠٠٠/٢٠٠١	٢٠٠١/٢٠٠٢
الأصول طويل الأجل	٢٥٩٩٨	٢٦٥٦٩	٢٧١٤٧
الأصول المتداولة	٢٥٣٦١	٢٥٨٤١	٢٨٤٦٤
الالتزامات المتداولة	١٥٧٤٠	١٤٨٨٨	١٧٩٥١
إجمالى المال المستثمر	٣٥٦١٩	٣٧٥٢٢	٣٧٦٦٠

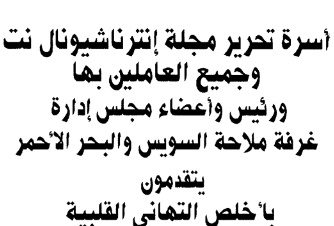
قائمة الدخل

القيمة بالألف جنيه

البيان	٩٩/٢٠٠٠	٢٠٠٠/٢٠٠١	٢٠٠١/٢٠٠٢
صافى المبيعات والإيرادات الأخرى	٢٧٥٢١	٢٧١٧٨	٢٤٧٧٣
تكلفة المبيعات والمصروفات الأخرى	(٢٥١١٦)	(٢٥٢٧٥)	(٢٢٧١١)
صافى الربح النهائى	٢٤٠٥	١٩٠٣	٢٠٦٢

وفى إطار الخطط المستقبلية للشركة تسعى الشركة إلى توفير التمويل اللازم لعملية إحلال الوحدات والتوسع فى إنشاء الساحات التخزينية.





أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال نت
وجميع العاملين بها

ورئيس وأعضاء مجلس إدارة

غرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر

يتقدمون

بأخلص التهانى القلبية

للسيد الربان



إبراهيم عبد السلام الحناوى

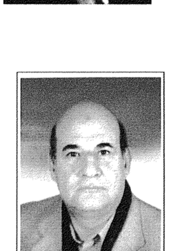
بثقة القيادة السياسية على تعيينه

نائباً لرئيس مجلس إدارة

الهيئة العامة لموانى البحر الأحمر

بالدرجة الممتازة





بقرار السيد الدكتور رئيس مجلس الوزراء

رقم 418 لسنة 2005

ويتمنون لسيادته

دوام التقدم والنجاح فى موقعه الجديد

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك

رئيس جمهورية مصر العربية



الباخرة السياحية العملاقة كوين إليزابيث (2)

PASSENGER VESSEL QUEEN ELIZABETH 2

تزور ميناء السخنة



وصلت إلى ميناء السخنة الباخرة السياحية كوين إليزابى (2) التى تحمل على ظهرها 1590 سائحاً من جنسيات متعددة كما تحمل 1016 طاقم السفينة وكان فى إستقبالها فاروق خزيم مدير مكتب تنشيط السياحة وفاطمة البوصيلى مدير مكتب وزارة السياحة ومسئولون من ميناء السخنة.

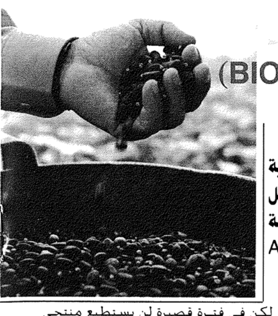
حيث تم تقديم الورود وأوراق البردى وتم تنظيم مجموعة من الرحلات لعدد منهم لزيارة المتحف المصرى والقلعة والهرم كما صحبتهم إدارة الميناء فى جولة داخل الميناء وإنبهر السياح بالإستقبال الحافل حيث إنطلقت الألعاب النارية فى سماء ميناء السخنة ليلاً.







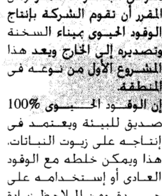


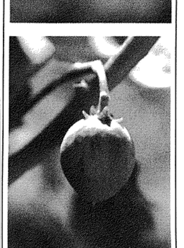


أول شركة لإنتاج الوقود الحيوى (BIODIESEL) بمصر

فى إطار خطة مجموعة أميرال لإقامة العديد من المشروعات الإستثمارية داخل ميناء السخنة بالتنسيق مع وزارتى النقل والإستثمار وقطاع النقل البحرى وهئية موانى البحر الأحمر ومحافظة السويس فقد أمكن لمجموعة أميرال تأسيس شركة أميرال للوقود الحيوى AMIRAL BIODIESEL بميناء السخنة وهى شركة جديدة تبدأ نشاطها بميناء السخنة

وهى نتاج شراكة ناجحة بين مجموعة أميرال (أميرال للإستثمارات - مصر) وبين شركة PTI النمساوية لهندسة النباتات والإنشاءات. وقد تم إرساء حجر أساس الشركة الجديدة بميناء السخنة بحضور معالى الدكتور عصام شرف وزير النقل وصاحب السعادة هيوبرت جورباخ نائب مستشار جمهورية النمسا وصاحب السعادة الدكتور كيرت سبالينجر سفير النمسا بجمهورية مصر العربية والسيد اللواء سيف الدين جلال محافظ السويس والسيد اللواء شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى والسيد اللواء محفوظ مرزوق رئيس هيئة موانى البحر الأحمر. ومن المقرر أن تقوم الشركة بإنتاج الوقود الحيوى بميناء السخنة وتصديره إلى الخارج ويعد هذا المشروع الأول من نوعه فى المنطقة.





إن الوقود الحيوى 100% صديق للبيئة ويعتمد فى إنتاجه على زيوت النباتات، هذا ويمكن خلطه مع الوقود العادى أو إستخدامه على حدة. ومن الملاحظ زيادة الطلب عليه فى أسواق أوروبا، الولايات المتحدة، أستراليا وغيرها من الدول لذا يعتبر الوقود الحيوى كوقود خالى من غاز ثانى أكسيد الكربون الحل الأمثل لهذه الدول. إن إستخدام الوقود الحيوى بديلاً عن الوقود العادى أصبح شيئاً متعارفاً عليه فى كثير من الدول الأوروبية ورغم أن عدد النباتات المزروعة لإنتاجه تصل إلى عدد كبير لكن فى فترة قصيرة لن يستطيع منتجى الوقود الحيوى الوفاء بحجم الطلب عليه. لهذا قررت شركة أميرال للوقود الحيوى تصدير إنتاجها إلى أسواق أوروبا. من خلال هذا القرار إستطاعت الشركة الجمع بين المصالح التجارية والعامة لخلق مصدر من مصادر الطاقة الهامة فى مصر وأوروبا. ومما لا شك فيه أن هذا المشروع سيعود على زيادة صادرات مصر إلى أوروبا وجذب المزيد من الإستثمارات الأجنبية إلى مصر.

ومن المقرر أن يستمر المخطط الرئيسى لمشروع "أميرال للوقود الحيوى" على مدى 25 عاماً يتم من خلاله زراعة مساحات كبيرة من الأرض الصحراوية لإنتاج الوقود الحيوى. ويعد نبات الجاتروفا أنسب النباتات لإنتاج هذا الوقود حيث أنه مفيد بيئياً على المستوى المحلى والعالمى. هذه النباتات المتميزة لها فوائد عديدة فهى تمنع تآكل التربة، تزيد من التنوع الحيوى. وتقوم بتخزين غاز ثانى أوكسيد الكربون هذا بالإضافة إلى إن زراعة عدد كبير من الأفدنة بهذه النباتات تتطلب توظيف عدد كبير من العمالة مما يخلق تنمية للمنطقة ككل. بالإضافة إلى أنها ستروى بمياه الصرف الصحى والتى تسبب مشاكل كبيرة فى التخلص منها.





ميناء السخنة

ومن المقرر إقامة مصنع مساحته 20.000 متر مربع بتكلفة إستثمارية (17 مليون يورو) لإنتاج الزيوت بميناء السخنة على أحدث التكنولوجيا والمعدات التى تؤكد تقديم أعلى نسب وحجم إنتاج من الزيوت. سيتم إنتاج 40.000 طن سنوياً من الوقود الحيوى و 40.000 جلسرين طبى نسبة نقاء 97% ترتفع فى المرحلة الثانية إلى 80.000 طن وقود و 10.000 طن زيوت طعام سابقة الإستخدام من خلال العمل بأقصى طاقة إنتاجية لهذا المصنع. ولن يكون هناك أى فاقد من هذه الزيوت حيث سيتم إعادة إستخدام الفضلات كأسمدة لتحسين التربة وسوف يبدأ المصنع فى إنتاج الوقود عام 2006 وستقام مزرعة لأشجار الجاتروفا الأمر الذى يستلزم إستصلاح ما يقرب من مائة ألف فدان على مراحل المشروع المختلفة بدأت بـ 400



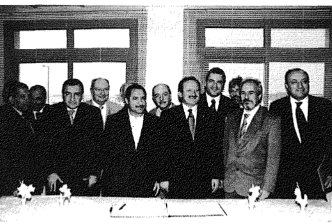
فدان كمزرعة للشتلات والأبحاث ثم 6800 فدان بالسويس وتبلغ التكلفة الإجمالية للزراعة حوالى 88.7 مليون يورو.

إن إستخدام خبرات الشركة النمساوية PTI فى مجال هندسة النباتات ومجال إنشاء مصانع إنتاج الوقود الحيوى والموقع الممتاز لغابة الجاتروفا بالقرب من السويس ومحافظات أخرى إلى جانب الموقع الإستراتيجى لمصانع الزيوت والوقود الحيوى بميناء السخنة والتى سيتم من خلالها تصدير الوقود الحيوى إلى مختلف دول العالم؛ **سيجعل من هذه الشراكة المصرية - النمساوية مشروع ناجح بكل المقاييس.**









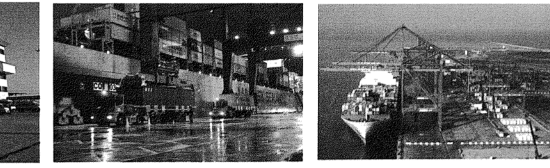
ويقدم هذا المشروع قيمة مضافة متعاظمة للإقتصاد القومى من حيث إرتفاع حجم الصادرات بالإضافة إلى إقامة مجتمعات سكنية بجوار المزارع المقرر إقامتها حيث أن كل 20.000 فدان تحتاج إلى عمالة مباشرة تبلغ 2000 عامل مع أسرهم. أى أن المشروع يحقق عشرة آلاف فرصة عمل مع توطين عشرة آلاف أسرة بجوار المزارع.

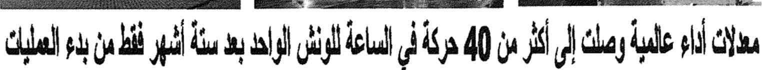
SCCT محطة قناة السويس للحاويات

طفرة هائلة فى أداء الميناء الجديد بشرق بورسعيد
بعد ستة أشهر فقط من بدء العمليات

معدلات تداول الحاويات بلغت 40.8 حركة فى الساعة للونش الواحد

عبقرية الموقع بميناء شرق بورسعيد الواعد





المقر الرئيسى بمحطة الحاويات بشرق بورسعيد
تليفون : 0127338862 - 0127338861 -0123987701 - 0123987700 2+   فاكس : 0663322367 2+



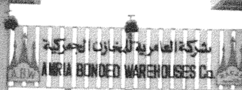
شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt



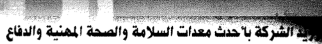
كينج مريوط - الاسكندرية





شركتنا :-

- من أوائل الشركات التى ساهم القطاع الخاص فى إنشائها بمنطقة الإسكندرية والوجه البحرى [illegible]
- [illegible] الترخيص لها لتكون مستودع ايداع [illegible] عام لتعمل على تخفيف العبء عن ميناء الإسكندرية [illegible]
- [illegible]
- [illegible]



- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .



- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.

موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبايل: ٣٩٤٢٢١٦(٠١٢)



agent of:
PANALPINA
on 6 continents

North America
51 offices

Latin America
47 offices

Europe
127 offices

Africa
30 offices

Asia
49 offices

Oceania
4 offices





Services Offered in

IMPORT &EXPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under comlete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

Worldwide coordlination,arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite.Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

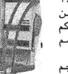
17,PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.
e-mail:mail@afifiworld.com
web site:www.afifiworld.com

TEL:+2(03)5905730
+2(03)5928123
FAX:+2(03)5923797
+2(03)5901521




منوعات فرنسية عربية

شركة CHARLYROBOT تقدم ماكينة charly4U
مرجع هام لماكينة تشكيل متجانسة ثلاثية الأبعاد



تعد Charlyrobot شركة متخصصة في تصميم ماكينات التشكيل (فرازة) منذ أكثر من ٢٠ عاماً. وقد قامت بطرح جيل جديد من ماكينات التشكيل الصغيرة بنظام تحكم رقمي (CNC) حيث أطلقت عليها اسم Charly4U.

وفي إطار كونها الماكينة الأولى بهذا الحجم وذات هيكل من الصلب، فإن ماكينة Charly4U توفر صلابة ممتازة من شأنها ضمان تصنيع دقيق للمعادن اللينة مثل الألومونيوم أو سبائك النحاس والزنك فضلاً عن الخامات اللينة مثل البلاستيك أو اللدائن. ومن خلال مسار تحرك مداه ٣١٠ × ٢٢٠ × ١٦٠مم، تتيح ماكينة Charly4U إمكانية تنفيذ مختلف التطبيقات الصناعية ثنائية أو ثلاثية الأبعاد مثل التقطيع، النحت، إعادة التصنيع، تصميم المجوهرات، تنفيذ النماذج المصغرة، تصنيع الإلكترونيات، تنفيذ القوالب، إعداد النماذج الأولية للأدوات، تجهيز التصميمات الصناعية ... إلخ.

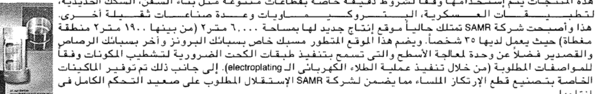
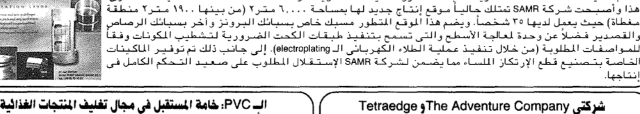
مصانع TRANE فى Charmes و Golbeyبفرنسا
متوافقة مع اللوائح الخاصة بالبيئة

حصلت مصانع Trane فى مدينتى Golbey و Charmes (بفرنسا بمنطقة Vosges) فى الأول من يوليو الماضى على شهادة الأيزو ١٤٠٠١ وذلك فى أعقاب الإجراءات التى بدأت فى يونيو ٢٠٠٣ للحصول على شهادة الإعتماد تلك. ومن ثم فإن هذه الشركة الرائدة فى مجال التكييف والتبريد تثبت أن «نظام إدارة البيئة» أو الـ Système de Management de l'Environnement الذى تم تطبيقه فى هذين المصنعين بمنطقة Vosges يسمح بتحقيق تحسن مستمر فى مجال حماية البيئة فضلاً عن ضمان التوافق التام لهذه المصانع مع اللوائح الفرنسية الخاصة بالبيئة.

وتجدر الإشارة إلى أن هيئة الـ Lloyd's Register Quality Assurance (LRQA) هى الجهة التى منحت شهادة الإعتماد تلك. وتعتبر هيئة الـ LRQA أيضاً منذ عام ١٩٨٧ الجهة المعنية بمراقبة نظام الجودة الأيزو ٩٠٠١ فى الشركة إلى جانب توليها إبتداء من عام ٢٠٠١ متابعة التطبيق الصحيح للائحة الأوروبية الخاصة بالمعدات الخاضعة لضغط (الـ PED). ومن الآن فصاعداً ستقوم الشركة كل ستة أشهر بتقديم تقرير حالة لهيئة الـ LRQA التى ستتولى عملية التأكد من كفاءة «نظام إدارة البيئة» المستخدم من قبل الشركة.

شركة Société d'Application du Métal Rouge (SAMR) توفر
التحكم فى الصقل المتطور للمكونات الصناعية فى مصنعها الخاص

قامت شركة Société d'Application du Métal Rouge (SAMR) منذ عام ١٩٤٧ بتركيز نشاطها فى مجال تقنيات الصقل المتطور حيث تخصصت فى سوق جديد ألا وهو تصميم قطع الإرتكاز المنزلقة الملساء فضلا عن مكونات كل من المحركات الحرارية، وحدات الكمبريسور، المضخات وتروس خفض السرعة. إذ أن هذه المنتجات يتم إستخدامها وفقاً لشروط دقيقة خاصة بقطاعات متنوعة مثل بناء السفن، السكك الحديدية، التطبيقات العسكرية، البتروكيماويات وعدة صناعات ثقيلة أخرى.

هذا وأصبحت شركة SAMR تمتلك حالياً موقع إنتاج جديد لها بمساحة ٦٫٠٠٠ متر٢ (من بينها ١٩٠٠ متر٢ منطقة مغطاة) حيث يعمل لديها ٣٥ شخصاً. ويضم هذا الموقع المتطور مسبك خاص بسبائك البرونز وآخر بسبائك الرصاص والقصدير فضلاً عن وحدة لمعالجة الأسطح والتى تسمح بتنفيذ طبقات الكحت الضرورية لتشطيب المكونات وفقاً للمواصفات المطلوبة (من خلال تنفيذ عملية الطلاء الكهربائى الـ electroplating). إلى جانب ذلك تم توفير الماكينات الخاصة بتصنيع قطع الإرتكاز الملساء مما يضمن لشركة SAMR الإستقلال المطلوب على صعيد التحكم الكامل فى إنتاجها.

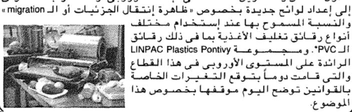
شركتى The Adventure Company وTetraedge
توقعان شراكة لطرح لعبة المغامرات الجديدة Atlantis Redux المخصصة للتليفونات المحمولة واجهزة الـ Pocket PC

فى أعقاب النجاح الذى حققه نشر العديد من ألعاب الـ arcade والـ puzzle الخاصة بأجهزة الـ Pocket PC والـ Smartphones، أعلنت اليوم شركتى The Tetraedge Adventure Company عن طرح أول لعبة محمولة وهى لعبة Atlantis Redux المستوحاه من سلسلة Atlantis التى حققت نجاح تام من خلال بيع أكثر من مليون نسخة منها على مستوى العالم.



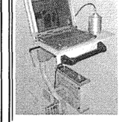
الـ PVC: خامة المستقبل فى مجال تغليف المنتجات الغذائية

تقوم حالياً المفوضية الأوروبية بمراجعة اللوائح الخاصة بخامات البلاستيك المستخدمة لتغليف المواد الغذائية وذلك بهدف تنسيق القوانين المتبعة فى الدول الخمس والعشرين الأعضاء فى الإتحاد الأوروبى. وهذه المراجعة ستؤدى إلى إعداد لوائح جديدة بخصوص «ظاهرة إنتقال الجزيئات أو الـ migration» والنسبة المسموح بها عند إستخدام مختلف أنواع رقائق تغليف الأغذية بما فى ذلك رقائق الـ PVC. ومجموعة LINPAC Plastics Pontivy الرائدة على المستوى الأوروبى فى هذا القطاع والتى قامت دوماً بتوقع التغيرات الخاصة بالقوانين توضح اليوم موقفها بخصوص هذا الموضوع.



MINICAM®:آلة التصوير الصغيرة المتنقلة التى تعمل بأشعة الجاما

تقدم المجموعة الطبية الأوروبية EUROMEDICAL والمتخصصة فى الكشف واللقط أثناء العمليات أول كاميرا صغيرة متنقلة MINICAM® تعمل بأشعة جاما ومجهزة بترقيم CE ومعترف بها من قبل الرابطة الطبية الجراحية.




وقد تم تطوير آلة التصوير هذه لتتمكن من تحديد وإظهار الأنسجة المحددة من قبل جهاز بيان النشاط الإشعاعى وذلك بمنتهى الدقة عن طريق إرسال أشعة جاما. وبفضل هذه التقنية تضمن MINICAM® أصغر شق ممكن وتقلل من نسبة التشويهات الجراحية.

ويتكون نظام MINICAM® من رأس للكشف (آلة التصوير) تستخدم تقنية Cdte ووحدة إليكترونية (g-Cam) تسمح بالكشف السريع (دقيقة واحدة) لليمفاويات والأورام مما يوفر فى الوقت ويضمن الدقة للجراح. ومصممة خصيصاً لحقول العمليات الصغيرة، تساهم أيضاً MINICAM® لتخفيف الإزدحام فى أقسام الطب النووى التقليدية والتى يمكن بذلك حجزها للفحوص التى تتطلب أجهزة أكبر حجماً.

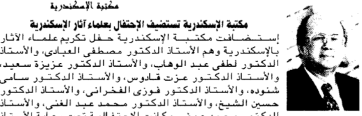
PUNCH HAIR MATIC
روبوت جديد للقضاء على الصلع يستخدم تقنية Automated Trans-F.E.R: نزع البصيلات وإعادة زرعها آليا
صالون ميديكا/ دوسلدورف (٢٤-٢٧ نوفمبر ٢٠٠٤)

تعد ميديكامات Medicamat من الشركات المتخصصة فى الأمراض الجلدية والجراحات التجميلية منذ أكثر من ٢٥ عام إلى جانب تخصصها أيضاً فى العمليات الجراحية بزراعة الشعر. وستقوم Medica-mat بمناسبة صالون ميديكا الذى عقد فى مدينة دوسلدورف فى الفترة من ٢٤ إلى ٢٧ نوفمبر ٢٠٠٤ بطرح روبوت جديد لعمليات زراعة الشعر وهو: PUNCH HAIR MATIC.

وهذا الروبوت الحاصل على براءة الإختراع يسمح بنزع وحدات البصيلات بفضل أجهزة دقيقة جداً وبالتالى يوفر البساطة للجراحات ويقلل من نسبة الفشل فى النتائج التجميلية. وسيتم وضع الشعر الذى تم نزعه سواء شعرة واحدة، إثنتان أو ثلاث حسب حجم الإبر المستخدمة، فى جهاز صغير ويتم دفع الشعرة عن طريق الضغط فى الثقب المستقبل.

أخبار الهرم الرابع





مكتبة الإسكندرية تحتفل بمئوية ميلاد الأديب "يحيى حقى"

نظمت اللجنة العلمية بجمعية أصدقاء مكتبة الإسكندرية مؤتمراً عن "الأديب يحيى حقى" تضمن المؤتمر عدداً من المحاضرات والندوات حول سيرة الكاتب المصرى الراحل يحيى حقى بمناسبة مرور مائة عام على مولد هذا المبدع الكبير. والذى ترك بصمة واضحة فى الإبداع القصصى والنقدى.

يذكر أن حقى كان من أبرز الرواد العرب فى مجال القصة القصيرة والرواية ومن المبدعين العظام، ومن معلمى الأجيال. ويدخل فى كوكبة العقاد وطه حسين وتوفيق الحكيم. وكانت بداية شهرته برواية "قنديل أم هاشم" فى الأربعينيات من القرن الماضى والتى تعد من أهم الأعمال الإبداعية خلال القرن الماضى.

كان "يحيى حقى" أكثر أدباء جيله تأثيراً على الأجيال اللاحقة من الكتاب ، فقد كرس حياته لإرساء القيم الأدبية والفكرية والأخلاقية، وظل يرسى تلك المبادئ والقيم ويبثها فى تلاميذه من خلال إبداعاته حتى اخر لحظة فى حياته وكانت له بصمات واضحة فى أدب وإبداع العديد من أدباء الأجيال التالية

"الساحل الشمالى المصرى على خريطة السياحة الدولية " فى مؤتمر بمكتبة الإسكندرية

إستضافت مكتبة الإسكندرية مؤتمر "**الساحل الشمالى الغربى المصرى على خريطة السياحة الدولية**" الذى تنظمه كلية السياحة والفنادق جامعة الإسكندرية.

يهدف المؤتمر إلى إلقاء الضوء على كل ما يختص بتحقيق التنمية السياحية بالساحل الشمالى الغربى الممتد من الإسكندرية شرقاً إلى السلوم غرباً، وخاصة منطقة الساحل الشمالى باعتبارها من المناطق الواعدة التى لم تحظ بالحركة السياحية المنوطة لها، بالإضافة إلى كونها إحدى أولى المناطق التى توليها مصر أهمية خاصة فى خطط التنمية السياحية المستقبلية بها.

مكتبة الإسكندرية تستضيف الإحتفال بعلماء آثار الإسكندرية

إستضافت مكتبة الإسكندرية حفل تكريم علماء الآثار بالإسكندرية وهم الأستاذ الدكتور مصطفى العبادى، والأستاذ الدكتور لطفى عبد الوهاب، والأستاذ الدكتور عزيزة سعيد، والأستاذ الدكتور عزت قادوس، والأستاذ الدكتور سامى شنوده، والأستاذ الدكتور فوزى الفخرانى، والأستاذ الدكتور حسين الشيخ، والأستاذ الدكتور محمد عبد الغنى، والأستاذ الدكتور محمد عوض. وكانت الإحتفالية تحت رعاية الأستاذ الدكتور محمد عبد اللاه رئيس جامعة الإسكندرية

مكتبة الإسكندرية تحتفل باليوبيل الماسى للفنان محمود رضا

إحتفلت مكتبة الإسكندرية خلال شهر إبريل الماضى باليوبيل الماسى لمولد الفنان محمود رضا فناناً للشعب، تضمن برنامج الإحتفالية عروضاً سينمائية وراقصة بالإضافة إلى معرض للصور الفوتوغرافية، حيث بدأ الإحتفالية بإفتتاح معرض التصوير الفوتوغرافى لأعمال الفنان محمود رضا كما تحتضن المكتبة بهذه المناسبة حفل إفتتاح فرقة الوهج للفنون الشعبية. وتم تتويج الإحتفالية بندوة الفنان محمود رضا تحدث فيها عن مشوار حياته الفنى والشخصى، بالإضافة إلى عرض فيلم "**أجازة نصف السنة**".

YANG MING LINE
陽明海運股份有限公司

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS
INDIAN CONTINENTAL / FAR EAST / USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS
MAY 2005

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V YM LONGEVITY	70E	02/05/05	PSD
M/V GEORGE WASHINGTON BRIDGE	76E	04/05/05	PSD
M/V YM YANTIAN	78E	07/05/05	PSD
M/V SUEZ CANAL BRIDGE	15D	07/05/05	PSD
M/V YM OCEAN	70E	09/05/05	PSD
M/V CMA CAROLINA	01E	11/05/05	PSD
M/V EMPRESS DRAGON	43E	14/05/05	PSD
M/V LONG BEACH BRIDGE	16D	14/05/05	PSD
M/V YM GALAXY	51E	16/05/05	PSD
M/V EVER GENTLE	23E	18/05/05	PSD
M/V RIALTO BRIDGE	11E	21/05/05	PSD
M/V TSING MA BRIDGE	15D	21/05/05	PSD
M/V YM COMFORT	78E	23/05/05	PSD
M/V INDIA LOTUS	23E	25/05/05	PSD
M/V EMPRESS PHOENIX	44E	28/05/05	PSD
M/V JAMES RIVER BRIDGE	19D	28/05/05	PSD
M/V HOWRAH BRIDGE	40E	30/05/05	PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS
FAR EAST / EAST MED PORTS.
MAY 2005

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V JIN YUN HE	27E	04/05/05	PSD
M/V HUA YUN HE	04E	11/05/05	PSD
M/V YM PEOPLE	18E	18/05/05	PSD
M/V YM EARTH	20E	25/05/05	PSD

مكتب بورسعيد: ١٣ شارع الجمهورية تليفون: ٠٦٦/٣٥٩٨٨٥ - ٠٦٦/٣٥٩٧٧٥ فاكس: ٠٦٦/٣٣٦٦٤٥
مكتب دمياط بجوار شركة الحاويات تليفون وفاكس / ٣٢٠٢٢١ (٠٥٧)
الفروع : القاهرة - بورسعيد - السويس



LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS WEST BOUND
MAY 2005

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	ROUTATION
M/V YM GALAXY	51w	07/05/05	PSD / FOS / GOA / LIV / PSD
M/V RIALTO BRIDGE	11w	07/05/05	NAP / GOA / FOS / BCN / VLC
M/V EMPRESS PHOENIX	44w	14/05/05	NAP / GOA / FOS / BCN / VLC
M/V YM COMFORT	78w	14/05/05	PSD / GOA / LIV / PSD
M/V HOWRAH BRIDGE	40w	21/05/05	PSD / GOA / LIV / PSD
M/V EMPRESS SEA	44w	21/05/05	NAP / GOA / FOS / BCN / VLC
M/V SAN PEDRO BRIDGE	43w	28/05/05	NAP / GOA / FOS / BCN / VLC
M/V GLORY BRIDGE	71w	28/05/05	PSD / GOA / LIV / PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS
NORTH CONTINENTAL PORTS.
MAY 2005

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	ROUTATION
M/V INDIA LOTUS	23W	01/05/05	BCN / FXT / RTM / HAM / GOA
M/V TSING MA BRIDGE	14C	02/05/05	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V YM GREEN	30W	03/05/05	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
M/V YM PROMINENCE	20W	08/05/05	BCN / FXT / RTM / HAM / GOA
M/V JAMES RIVER BRIDGE	18C	09/05/05	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V SHANGHAI BRIDGE	19W	10/05/05	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
M/V AUSTRALIA BRIDGE	26W	15/05/05	BCN / FXT / RTM / HAM /GOA
M/V CHISWICK BRIDGE	17C	16/05/05	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V YM ORCHID	36W	17/05/05	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
M/V SCI MAHIMA	07W	22/05/05	BCN / FXT / RTM / HAM /GOA
M/V GOLDEN GATE BRIDGE	16C	23/05/05	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V YM MARCH	15W	24/05/05	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH
M/V GEORGE WASHINGTON BRIDGE	176W	29/05/05	BCN / FXT / RTM / HAM /GOA
M/V YM BREMEN	16C	30/05/05	RTM / HAM / FXT / ANTRP / PSD
M/V PINE BRIDGE	32W	31/05/05	PSD / RTM / FXT / HAM / LEH

الإسكندرية : ٢ شارع فرناند عاداه / المسلة، محطة الرمل ت/ ٤٨٦١٢٣٩ - ٤٨٧٣٩٥١/ ٤٨٧٣٠٧٨ - ٤٨٦٢٥٠٠
فاكس/ ٤٨٤٠٧٥٧ / ٤٨٤٧٢٦٦ تلكس/ ٥٤٦٣٠ / ٥٤٤١٨ اسكندرية

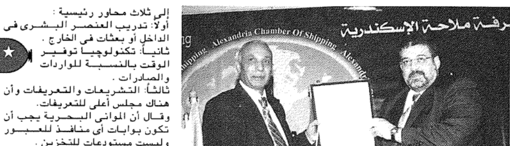


جلال أبو الفتوح

فى لقائه مع غرفة ملاحة الإسكندرية



إن الإطار العام الذى يحكم المنظومة الإقتصادية المصرية هو المرجعية الحاكمة لكل القرارات الإقتصادية والمالية الحالية وهذا الإطار شيده وحدد خطاه رئيس الدولة الذى ألزم الحكومة بتطبيقه وتنفيذه وكانت مصلحة الجمارك المصرية صاحبة السيادة على أرض التجارة المصرية سباقة نحو التحرك السريع فى هذا الإتجاه المرسوم وفعلاً كان قادة الجمارك والعناصر الفعالة بها على موعد مع التيسير والتسهيل والتشدد فى موضع التشدد حفاظاً على أموال الدولة وتنمية مواردها ومشروعاتها كل تلك التوجهات الجديدة ما كان لها أن تحدث دون إرتباط وتفاعل ومناقشات وشد وجذب وتأييد وتنويه بين القائمين على مصلحة الجمارك ومجتمع رجال الأعمال.



وكانت كعادتها دائماً غرفة ملاحة الإسكندرية بقيادة المهندس حسام لهيطة هى صاحبة الدعوة لرئيس جمارك مصر جلال أبو الفتوح بحضور نخبة منتقاه من إقتصادى مصر من جمعية رجال الأعمال والغرف التجارية وغرف الملاحة والشخصيات العامة ذات الصلة وكذا مجموعة من رجال جمارك مصر وبدأ اللقاء بكلمة للمهندس حسام لهيطة رئيس غرفة ملاحة الإسكندرية توجه فيها بالشكر والتقدير والعرفان لرجال مصلحة الجمارك ورحب بالأستاذ جلال أبو الفتوح رئيس المصلحة وأوضح أن العلاقة بين رجال الجمارك والمتعاملين صارت تسودها علاقة الإحترام المتبادل نحو المصلحة العامة ونوه إلى ما تم إنجازه خلال الفترة الماضية من إصلاحات جمركية

وأشار إلى أن التشريع الجمركى منضبط وكامل وطالب بزيادة البرامج التدريبية لموظفى المصلحة كما طالب بآلية المعلومات على المستويات المختلفة.

ورحب السيد اللواء بحرى محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية بالأستاذ جلال أبو الفتوح وهنأه بثقة القيادة السياسية بتعيينه رئيساً لمصلحة الجمارك المصرية.

★ التحصيل المخطط وليس التحصيل العشوائى

وبدأ رئيس مصلحة الجمارك الكلمة بتوضيح الأسس الحاكمة للعمل خلال الفترة الماضية وكذلك خلال المستقبل القريب وأشار إلى التعاون بين هيئات الموانى والجمارك والشركات والتوكيلات الملاحية وهيئة الرقابة على الواردات والصادرات وتعظيم المجهودات نحو هذا التعاون وأشار إلى ثلاث محاور رئيسية :

أولاً: تدريب العنصر البشرى فى الداخل أو بعثات فى الخارج .

ثانياً: تكنولوچيا توفير الوقت بالنسبة للواردات والصادرات .

ثالثاً: التشريعات والتعريفات وأن هناك مجلس أعلى للتعريفات.

وقال أن الموانى البحرية يجب أن تكون بوابات أى منافذ للعبور وليست مستودعات للتخزين .

★ الموانى البحرية منافذ عبور وليست مستودعات للتخزين

وطالب أن تكون مكاتب التخليص ذات كفاءة عالية لإنهاء إجراءات التخليص بسرعة وأكد على أن إتجاه والسيل الملاحى عليها سليم فالتوكيل الملاحى غير مسئول. وعن المهمل

★ إنطلاقة جمارك مصر

أوضح سيادته أن المسألة ليست سهلة فهناك أطراف عديدة مرتبطة بالموضوع فالتوكيل وشركات التخزين وأصحاب الشأن والجهات الرقابية كلها عناصر مرتبطة بالموضوع والبضاعة لكى تعرض فى المزاد يجب أن يمضى عليها 4 شهور حتى تتمكن الجمارك من البيع ويجب إخطار أصحاب الشأن مرتين وعن توزيع حصيلة المبيعات فيحكمها قانون الجمارك المادة 130 .



وفى ختام كلمته أوضح رئيس الجمارك بأن هناك روحاً جديدة بدأت تسرى فى ربوع الجمارك المصرية تمشياً مع التوجهات العامة فى مصر الفكر الجمركى للتيسير وليس التعقيد وتوفير الثقة بين المستورد ورجل الجمرك كما طالب برفع الثقافة الجمركية بين المتعاملين مع الجمارك.



★ تحويل الهدف الأساسى لمصلحة الجمارك من هدف جبائى إلى هدف إقتصادى

وبدأت تتوالى الأسئلة تباعاً من بعض السادة الحضور. وحول المادة 117 من قانون الجمارك أوضح رئيس المصلحة أنه طالما وردت الحاوية

ووجه كلمته للجميع بأن باب رئيس المصلحة وتليفوناته متاح للجميع لحل أى مشكلة فى أى موقع لأى شخص طالما كان على حق

المنظمة البحرية الدولية (٢٤)



WHAT IT DOES? AND... HOW IT WORKS?

ماذا تفعل؟ وكيف تعمل ؟



د. مصطفى عبد العزيز رئيس قسم دعم المعاهد البحرية - المنظمة البحرية الدولية (سابقا)

الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (4)

International Convention for the Prevention of Pollution from ships (MARPOL 73/78)

نستكمل فى هذا المقال تناول الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن حيث نستعرض التعديلات التى أدخلت على هذه الإتفاقية منذ عام 1999 وحتى أكتوبر عام 2004.

تعديلات يوليو 1999

تناولت هذه التعديلات تعديل القاعدة 13G من الملحق الأول "قواعد منع التلوث بالزيت" Regulations for the Prevention of Pollution by Oil حيث تخضع ناقلات الزيت الحالية التى تتراوح حمولاتها بين 20000 و 30000 طن والتى تحمل منتجات الزيت مثل زيت الديزل الثقيل وزيت الوقود لنفس مطالب بناء ناقلات الزيت الخام. ويهدف التعديل للتنبيه بأن حوادث التلوث بمنتجات الزيت لا تقل ضراوة عن حوادث التلوث بالزيت الخام، ومن ثم يجب أن تطبق القواعد السارية على ناقلات الزيت الخام على ناقلات منتجات الزيت.

كذلك شمل هذا التعديل تعديلا لملحق شهادة منع التلوث بالزيت الدولية International Oil pollution prevention certificate (IOPP) والتى تغطى بصفة خاصة تجهيزات الفصل والترشيح والتخلص من مخلفات الزيت.

كما تناولت هذه التعديلات تعديلاً فى الملحق الثانى للإتفاقية الذى يتضمن القواعد الخاصة بالسيطرة على Regulations for the control of pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk التلوث الناجم عن المواد السائلة الضارة بالصحة المنقولة صباً. وفى هذا المجال أضاف التعديل المادة 16 التى تطالب بأن يتواجد على السفينة خطة طوارئ للتلوث البحرى الناجم عن المواد السائلة الضارة بالصحة Marine Pollution emergency plan for Noxious Liquid Substances وتضمنت تعديلات 1999 كذلك تعديلات للمدونة الدولية لبناء وتجهيزات السفن الناقلة للكيماويات الخطرة صباً (IBC Code) كذلك تعديلات لمدونة بناء وتجهيزات السفن الناقلة للكيماويات الخطرة صباً (BCH Code)، وتضمن التعديل صيانة نظم التهوية.

تم إقرار هذه التعديلات فى أول يوليو 1999 ودخلت حيز التنفيذ فى أول يناير 2001

تعديلات مارس 2000

تلغى هذه التعديلات التى أجريت على الملحق الثالث (منع التلوث الناجم عن المواد الضارة المنقولة بحراً فى عبوات) حيث تلغى من مؤشرات التعرف على المواد الضارة المنقولة فى عبوات الـ Tainting كمعيار للملوثات البحرية، وتشير إلى قدرة منتج ما تناوله كائن حى على التأثير فى طعم ورائحة المأكولات البحرية وجعلها كريهة. ويعنى هذا التعديل أن المواد التى يتم التعرف عليها كملوثات بحرية فقط على أساس تأثيرها على طعم ورائحة المأكولات البحرية، لن يتم اعتبارها من الملوثات البحرية بعد هذا التعديل.

تم إقرار هذه التعديلات فى 13 مارس 2000 ودخلت حيز التنفيذ فى أول يناير 2002

تعديلات إبريل 2001

يأتى هذا التعديل للملحق الأول بجدول زمنى جديد للإسراع بخروج ناقلات الزيت ذات البدن الواحد من الصناعة، ووفقاً للجدول الزمنى الجديد فإنه سيتم إلغاء معظم ناقلات الزيت ذات البدن الواحد قبل عام 2015. ومن الجدير بالذكر أن جميع ناقلات الزيت الجديدة التى تم بنائها منذ عام 1996 يجب أن تكون ذات بدن مزدوج.

وبالرغم من أن التعديلات الجديدة قد حددت عام 2015 كحد أساسى لإلغاء ناقلات الزيت ذات البدن الواحد، إلا أن الإدارات البحرية للدول قد تسمح لبعض السفن الجديدة ذات البدن الواحد - المسجلة فى الدولة والتى تتطابق مع مواصفات فنية معينة - بالإبحار حتى العام الخامس والعشرين من تاريخ بدء عملها. إلا أن سلطات الموانى فى بعض هذه الدول قد تمنع مثل هذه السفن من دخول موانيها، ويجب على هذه الدول إخطار المنظمة البحرية الدولية بذلك.

ولقد حددت القواعد المعدلة ثلاثة فئات للناقلات، وكإجراء وقائى تم وضع برنامج تقييم مشروط Condition Assessment Scheme (CAS) والذى يتم تطبيقه على سفن الفئة الأولى التى تستمر فى العمل بعد عام 2005 وعلى سفن الفئة الثانية التى تستمر فى العمل بعد عام 2010 ولا يتضمن هذا البرنامج الوقائى أية متطلبات لبناء الناقلات تزيد عن ما أقرته المنظمة البحرية، ولكنه يتضمن إخطاراً أكثر صرامة وتأكيد واضح عن حالة البدن بالناقلات، وأن الوثائق وإجراءات الفحص قد تم تنفيذها كاملة وبدقة.

يمكن تعريف الفئات للثلاثة التى حددتها القواعد المعدلة كما يلى:

الفئة الأولى: ناقلات الزيت التى تصل حمولتها إلى 2000 طن أو أكثر، والتى تنقل الزيت الخام أو زيت الوقود أو زيت الديزل الثقيل أو زيت التزييت، وناقلات الزيت التى تصل حمولتها إلى 3000 طن أو أكثر التى تنقل أنواع أخرى من الزيوت، وجميع هذه السفن من الناقلات التى عرفت بـ "Pre-MARPOL tankers"

الفئة الثانية: ناقلات الزيت التى تصل حمولتها إلى 20000 طن أو أكثر، والتى تنقل الزيت الخام أو زيت الوقود أو زيت الديزل الثقيل أو زيت التزييت، وناقلات الزيت التى تصل حمولتها إلى 30000 طن أو أكثر التى تنقل أنواع أخرى من الزيوت، وجميع هذه السفن من الناقلات التى عرفت بـ "MARPOL tankers".

الفئة الثالثة: ناقلات الزيت التى تصل حمولتها إلى 5000 طن أو أكثر، وأقل من حمولات ناقلات الفئتين الأولى والثانية.

تم إقرار هذه التعديلات فى 27 إبريل 2001 ودخلت حيز التنفيذ فى أول سبتمبر 2002.

تعديلات ديسمبر 2003

ووفقاً لهذه التعديلات للملحق الأول، تم وضع جداول زمنية للإسراع بخروج ناقلات الزيت ذات البدن الواحد من الصناعة كما يلى:

ناقلات الفئة الأولى:

* 5 إبريل 2005 للسفن التى دخلت الخدمة فى 5 إبريل 1982 أو قبل ذلك.
* عام 2005 بالنسبة للناقلات التى دخلت الخدمة بعد 5 إبريل 1982.

ناقلات الفئتين الثانية والثالثة:

* 5 إبريل 2005 للسفن التى دخلت الخدمة فى 5 إبريل 1977 أو قبل ذلك.
* عام 2005 بالنسبة للناقلات التى دخلت الخدمة بعد 5 إبريل 1977 ولكن قبل أول يناير 1978.
* عام 2006 بالنسبة للناقلات التى دخلت الخدمة عامى 1978 و 1979.
* عام 2007 بالنسبة للناقلات التى دخلت الخدمة عامى 1980 و 1981.
* عام 2008 بالنسبة للناقلات التى دخلت الخدمة عام 1982.
* عام 2009 بالنسبة للناقلات التى دخلت الخدمة عام 1983.
* عام 2010 بالنسبة للناقلات التى دخلت الخدمة عام 1984 أو بعد ذلك.

أقرت التعديلات إستخدام برنامج التقييم المشروط لجميع ناقلات الزيت ذات البدن الواحد التى يصل عمرها إلى خمسة عشر عاماً أو أكثر.

من الجدير بالذكر أن لجنة حماية البيئة البحرية بالمنظمة البحرية الدولية قد وافقت على القرارات Resolutions المتعلقة بتعديل القاعدة G13 وإضافة القاعدة الجديدة 13 أ، والتعديلات بالنسبة IOPP Certificate والتعديلات التى أدخلت على برنامج التقييم المشروط.

وضمن القرارات الأخرى التى أقرتها لجنة حماية البيئة البحرية القرار الخاص بحث الدول الأعضاء بالإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن للاخذ فى الإعتبار بجدية إمكانية تطبيق هذه التعديلات فى أسرع وقت ممكن على السفن التى ترفع علم هذه الدول دون إنتظار دخول هذه التعديلات حيز التنفيذ، كما دعت الصناعة البحرية للتطبيق الفعال للتعديلات السابقة للملحق الأول للإتفاقية فى أسرع وقت ممكن.

تم إقرار هذه التعديلات فى 4 ديسمبر 2004 وتدخل حيز التنفيذ فى إبريل 2005.

تعديلات إبريل 2004

يسرى الملحق الرابع المعدل على السفن الجديدة التى تعمل فى الرحلات الدولية وتصل حمولتها إلى 400 طن أو أكثر، أو تلك المصرح لها بأن يكون على ظهرها خمسة عشر شخصاً، أما السفن الحالية فيطلب منها تنفيذ الملحق الرابع المعدل بعد مرور خمسة سنوات بعد دخول هذه التعديلات حيز التنفيذ. يتطلب الملحق أن تزود السفن بأحد

هذه الوسائل للتصرف فى الصرف الصحى:

* Sewage Treatment Plant وحدة لمعالجة الصرف الصحى.
* Sewage Comminuting and disinfecting System نظام لسحق وتطهير الصرف الصحى.
* Sewage Holding Tank صهريج لتجميع الصرف الصحى.

وفقاً لهذه التعديلات يحظر تفريغ الصرف الصحى فى البحر إلا إذا كان بالسفينة وحدة تعمل لمعالجة الصرف الصحى، وأن يتم التفريغ على شكل صرف صحى مسحوق ومطهر بواسطة نظام مصدق عليه على مسافة ثلاثة أميال بحرية أو أكثر من أقرب أرض، أو تفريغ الصرف الصحى غير المسحوق والمطهر على مسافة إثنى عشر ميل بحرى أو أكثر من أقرب أرض.

كذلك تضمنت هذه التعديلات للملحق الخامس الخاص بمنع التلوث الناجم عن تفريغ النفايات من السفن والتى تشير إلى تسجيل تفريغ مخلفات الشحنة فى سجل النفايات.

تم إقرار هذه التعديلات فى أول إبريل 2004 وتدخل حيز التنفيذ فى أول أغسطس 2005.

تعديلات أكتوبر 2004

تضمنت هذه التعديلات ما يلى:

الملحق الأول المعدل للإتفاقية «القواعد الخاصة بمنع التلوث بالزيت» والذى يتضمن التعديلات المصدق عليها منذ دخول الإتفاقية حيز التنفيذ عام 1983. كذلك وضع الملحق القواعد الخاصة بالبناء والتجهيزات وتلك الخاصة بالتشغيل فى فصول منفصلة، ووضع فواصل واضحة بين المتطلبات الخاصة بالسفن الجديدة وتلك الخاصة بالسفن الحالية.

تتضمن المطالب الجديدة فى الملحق الأول المعدل ما يلى:

* القاعدة 22 والتى تتعلق بغرفة المضخات لحماية القاع على ناقلات الزيت التى تصل حمولتها إلى 5000 طن أو أكثر والتى يتم بنائها فى أول يناير 2007 أو بعد ذلك، ويجب تزويد هذه الغرفة بقاع مزدوج.
* القاعدة 23 والتى تتعلق بالتدفق العرضى للزيت، وتطبق هذه القاعدة على ناقلات الزيت التى يتم تسليمها فى أول يناير 2010 أو بعد ذلك (36 شهر بعد دخول الملحق الأول حيز التنفيذ. وكذا متطلبات بناء الناقلات لتوفير حماية مناسبة ضد التلوث بالزيت فى حالات التصادم أو الجنوح.
* إضافة بحر عمان إلى المناطق الخاصة فى الملحق الأول للإتفاقية.

الملحق الثانى المعدل للإتفاقية «القواعد الخاصة بالسيطرة على التلوث الناجم عن المواد السائلة الضارة بالصحة المنقولة صباً» ويتضمن نظام للتصنيف جديد تناول أربعة أصناف من المواد السائلة الضارة بالصحة. ويتوقع أن يدخل الملحق الثانى المعدل للإتفاقية حيز التنفيذ فى أول يناير 2007.

Category X

المواد السائلة الضارة بالصحة التى إذا ما فرغت فى البحر عند غسيل الصهاريج سوف تتسبب فى أخطار كبيرة للموارد البحرية أو صحة الإنسان وهو ما يبرر منع تفريغ هذه المواد فى البيئة البحرية.

Category Y

المواد السائلة الضارة بالصحة التى إذا ما فرغت فى البحر عند غسيل الصهاريج سوف تتسبب فى أخطار للموارد البحرية أو صحة الإنسان أو تتسبب فى الإضرار بالإستخدامات المشروعة للبحار، ومن ثم وضع قيود على النوعيات والكميات التى يتم تفريغها فى البيئة البحرية.

Category Z

المواد السائلة الضارة بالصحة التى إذا ما فرغت فى البحر عند غسيل الصهاريج سوف تتسبب فى أخطار صغيرة للموارد البحرية أو صحة الإنسان، وهو ما يبرز وضع قيود أقل صرامة على النوعيات والكميات التى يتم تفريغها فى البيئة البحرية.

Other Substances

وهى المواد التى تم تقييمها ووجدت أنها تقع خارج التصنيفات الثلاثة السابقة لأنها لا تسبب أى ضرر للموارد البحرية أو صحة الإنسان. فتفريغ السرتينات أو مياه الصابورة أو أية بقايا تحتوى على مثل هذه المواد لا تخضع لأية مطالب من الملحق الثانى للإتفاقية.

ويتضمن الملحق الثانى المعدل أيضاً عدداً من التغيرات الهامة، فالتطورات التكنولوجية فى السفن مكنت من خفض المستويات المسموح بها للتفريغ بالنسبة لمنتجات معينة. فالسفن التى يتم بنائها فى أو بعد أول يناير 2007 أصبح أقصى ما يسمح به ليتبقى فى الصهريج والأنابيب المتصلة به بعد التفريغ لا يزيد عن 75 لتر من التصنيفات الثلاثة الأولى بدلاً من الحدود القصوى المسموح بها سابقاً (100أو300 لتر).

كذلك تم من خلال الملحق الثانى المعدل تقييم الآلاف من المواد الكيمائية بواسطة مجموعة عمل Evaluation of Hazardous Substances التى قامت بجدولة تلك المواد وفقا ل:

Bio-accumultion; bio-degradation; acute toxicity ; chronic toxicity; long-term health effects; and effects on marine wildlife and on benthic habitats.

ووفقاً لهذة الجدولة الجديدة للمواد الكيمائية أصبحت الزيوت النباتية التى لم تكن تخضع لأية قيود من المطلوب نقلها بواسطة ناقلات المواد الكيميائية. وحددت القاعدة 4 من الملحق الثانى المعدل الإستثناءات بشأن السفن المصدق لها بنقل الزيوت النباتية وفقاً لشروط معينة تتعلق بمكان الصهاريج المخصصة لنقل الزيوت النباتية.

ولقد وافقت لجنة حماية البيئة البحرية على قرار بشأن الخطوط الإرشادية الخاصة بنقل الزيوت النباتية فى الصهاريج العميقة أو فى صهاريج مصممة خصيصاً لنقل هذه الزيوت النباتية على ظهر سفن نقل البضائع الجافة، والتى تسمح للسفن الناقلة للبضائع العامة الجافة والمسموح لها حالياً بنقل الزيوت النباتية صباً بالإستمرار فى نقل هذه الزيوت النباتية على خطوط معينة، وتسرى هذه الخطوط الإرشادية إعتباراً من أول يناير 2007.

كذلك تضمنت تعديلات أكتوبر 2004 تعديلات للمدونة الدولية لنقل المواد الكيميائية صباً International Bulk Chemical Code (IBC Code) تعكس التغيرات فى الملحق الثانى السابق الإشارة إليها، وتتضمن هذه التعديلات مراجعة تصنيف بعض المنتجات وفقاً لكونها أحد الملوثات البحرية المحتملة، وكذا مراجعة طراز السفن ومتطلبات النقل وفقاً لتقييمها بمعرفة Evaluation of Hazardous Substances Working Group مجموعة عمل تقييم المواد الخطرة السفن التى تم بنائها بعد عام 1986 والتى تنقل مواداً مذكورة بالفصل 17 من المدونة الدولية لنقل المواد الكيميائية صباً يجب أن تلتزم بما جاء فى هذه المدونة بالنسبة لتصميم وبناء وتجهيزات وتشغيل السفن.

وهكذا ينتهى إستعراضنا للإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن.

وإلى اللقاء فى المقال القادم

إحتفالية جمعية تنمية المجتمع لضباط القوات المسلحة بمصطفى كامل بالإسكندرية بعيد الأسرة 2005

أقامت جمعية تنمية المجتمع لضباط القوات المسلحة بمصطفى كامل بالإسكندرية إحتفاليتها السنوية بعيد الأسرة مارس 2005 بقاعة الفيروز بنادى الفتح للقوات المسلحة بحضور السيد الاستاذ/ علاء عبد الخالق وكيل وزارة الشئون الإجتماعية بالإسكندرية ومدير مديرية الشئون الإجتماعية والسيدة/ماجدة الباسل رئيس الجمعية المصرية لرعاية أسر القوات المسلحة و أعداد كبيرة من الضباط والعائلات قاطنى منطقة مصطفى كامل حيث كان على رأس المستقبلين للضيوف السيد اللواء أ ح /محمد الديب رئيس مجلس إدارة الجمعية وعضو مجلس إدارة الإتحاد الإقليمى للجمعيات الأهلية بالإسكندرية والذى ألقى كلمة دافئة للترحيب بهم ثم تحدث الأستاذ /علاء عبد الخالق وكيل وزارة الشئون الإجتماعية مرحباً با لحضور وأثنى على جهود الجمعية فى لم شمل الأسر وتكريمهم فى عيدهم وشكر الجمعية ورئيسها على المستوى الرفيع الراقى لهذه الإحتفالية.

و تم منح شهادات التقدير والهداية التذكارية لكل من: الأم المثالية: الأستاذة/ ميرفت الشوربجى - الأب المثالى: الدكتور/السيد الشرقاوى - الجدة المثالية: السيدة /سهام الناضورى الجد المثالى: العميد / أحمد الدقى - الأسرة المثالية: أسرة اللواء مهندس/ حسن الهاكع .

كما تفضل السيد اللواء أ ح / محمد الديب رئيس الجمعية بإهداء ميدالية الجمعية لكل من :الأستاذ / علاء عبد الخالق وكيل وزارة الشئون الإجتماعية ومدير مديرية الشئون الإجتماعية بالإسكندرية واللواء مهندس /حسن الهاكع مستشار السيد محافظ الإسكندرية للإسكان.

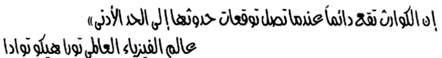
ثم بدأت مراسم الضيافة وأعقبها توزيع الهدايا على جميع السادة الحضور.

المد البحرى «تسونامى» Tsunami

ماذا جرى ؟ وكيف جرى ؟ ولماذا جرى ؟

بقلم ربان فاروق عبد المنعم الصايغ -خبير ومستشار بحرى

الجزء الأول



عالم الفيزياء العالمى توبا هيكو توادا

أشرقت شمس يوم الأحد على دول منطقة جنوب شرق آسيا المطلة على المحيط الهندى صافية رائعة كما لم تشرق من قبل وخرج الناس يستمتعون بيوم رائع جميل تحلو فيه الحياة ولكن هذا اليوم المشرق الصافى الجميل كان يوماً حالكاً عبوساً ألقى بظلاله السوداء على شعوب هذه المنطقة بل كان أشد الأيام فى تاريخها سوءاً.

فى اليوم الأحد هذا - 26 ديسمبر 2004 - وفى حوالى الساعة الثامنة صباحاً تناقلت وكالات الأنباء العالمية خبراً قصيراً تحدث عن وقوع زلزال قوى فى المحيط الهندى (أصغر المحيطات الثلاثة والذى أطلق عليه هذا الإسم نظراً لأن مياهه تغسل سواحل شبه جزيرة الهند قبالة السواحل الإندونيسية وكان الخبر عابراً لم يعبأ معظم الناس به فالزلازل تقع فى قاع المحيط بعيداً جداً عن اليابسة والمنطقة معتادة على الزلازل بحكم وقوعها فى منطقة زلازل قوية ونشيطة زلزالياً وبصفة مستمرة ومعروفة بإسم «حزام النار» على نحو يجعل زلازل المحيط تكاد غير ذات تأثير على حياة الناس والمعروف أن طبيعة القشرة الأرضية فى هذه المنطقة عبارة عن كتل متجاورة تتحرك بإستمرار وفى بعض الأحيان ترتطم مسببة هذا النوع من الزلازل وفى أحيان أخرى تبتعد مسببة زلازل أقوى.

ومع توارد تقارير وكالات الأنباء أخذ الناس يدركون تدريجياً فداحة الكارثة حيث كان القدر يخبئ واحدة من أبشع الكوارث الطبيعية فى التاريخ الإنسانى وبدأت الأبعاد الكاملة للكارثة فى الإيضاح وطار الصحفيون من كل مكان إلى دول منطقة جنوب شرق آسيا ليعرفوا - وهذه عادة صحفية - ماذا جرى؟ وكيف جرى؟ ولماذا جرى؟

.. وهاج المحيط وماج

الآن وقد تباعدت الفترة التى تفصلنا عن الكارثة فقد بات بإمكاننا أن نتأمل المشهد وأن نبحث فى تفاصيل أحداثه وتداعياته فقد إفترس المد البحرى المعروف بإسم «تسونامى» الأخضر واليابس وإبتلع البشر وأباد كل من حاول الوقوف أمام قوته وجبروته وإختفت بسببه مدن وقرى وجزر وضاعت معالم كثيرة كانت متواجدة على ظهر الأرض.

وتدل مختلف الشواهد على أن مركز الزلزال البحرى الذى كانت قوته 8.9 درجة على مقياس ريختر على مسافة 215 ميل شمال غرب العاصمة الإندونيسية چاكرتا قبالة ساحل إقليم أتشيه شمال جزيرة سومطرة الإندونيسية وعلى عمق حوالى 40 كيلو متر تحت قاع المحيط وإستمر دقيقة واحدة و42 ثانية مؤدياً إلى دفع مياه المحيط فى هذه الموجات المدية البحرية المعروفة بإسم «تسونامى» Tsunami.

وكلمة «**تسونامى**» مصطلح يابانى المنشأ والأصل وهى مكونة من مقطعين تسو Tsu وتعنى ميناء وNami وتعنى موجة والترجمة الحرفية لكلمة «تسونامى» هى «موجة الميناء» وأطلق الصيادون اليابانيون هذه التسمية على ظاهرة غريبة كانت تحدث من وقت لآخر فعندما كانوا يعودون من رحلة الصيد كانوا يفاجئون بخراب موانيهم بفعل موجات مدية بحرية والمفارقة أنهم لم يشعروا بهذه الموجات أثناء قيامهم بالصيد فى عرض البحر فموجات المد تتحرك بإتجاه الشاطئ تحت الماء وأثرها على سطح الماء قد لا يلاحظ إلا عندما تقترب من الشاطئ.

... وهذا هو السبب

إن موجة البحر العادية هى حركة سطح المياه بينما موجة «تسونامى» هى حركة المحيط بأسره من قاعه إلى قمته ويمكن أن يصل طول موجة «التسونامى» إلى مائة كيلو متر كما أن الزمن من إحدى موجاته إلى الموجة التالية لها قد يصل إلى ساعة كاملة لذا فإن الناس لا يشعرون بها إلا عندما يهاجم المحيط اليابسة وعندما تقترب موجات التسونامى من الشاطئ فإن سرعتها تقل ولكنها تتمتع بقوة شديدة للغاية وكلما قل عمق المياه تحت موجات «التسونامى» مع إقترابها من الشاطئ فإن سرعتها تقل لكن إرتفاعها يزداد وعندما تضرب هذه الأمواج الشاطئ تحدث الكارثة وما أبشعها من كارثة.

والفرق بين أمواج المحيط المائية الزلزالية «تسونامى» التى يتراوح إرتفاعها بين عشرة وعشرين متراً وأمواج البحر العادية هو أن طاقة الأولى تستمد من حركة الأرض بينما الثانية تستمد قوتها من حركة الرياح كما أن هذه الموجات المدية لا ترتبط بظاهرة المد والبحر التى سببها جذب القمر والشمس.

... وإنها بالفعل كارثة

إمتد قوس الموت عبر دول المحيط الهندى فى جنوب شرق آسيا (10 دول) ضارباً إندونيسيا والهند (شريكتا مصر فى حركة عدم الإنحياز منذ مؤتمر باندونج عام 1955) وسيريلانكا (سيلان التى إحتضنت الزعيم أحمد عرابى فى المنفى بعد التل الكبير عام 1881) ووصل شمالاً إلى بنجلاديش وتايلاند وماليزيا وجزر المالديف وتعداها حيث ضرب الصومال (إحدى الدول الأفريقية المطلة على المحيط الهندى) كما ضربت الفيضانات الناجمة عن المد البحرى شواطئ اليمن وسلطنة عمان وأفلتت كمبوديا من آثاره المدمرة.

وتشير التقارير الرسمية أنه مع إنحسار المد البحرى «تسونامى» تكشفت صورة كابوسية رهيبة:

* نتيجة للمد البحرى «تسونامى» - وبسببه - إختلط كل شئ بكل شيء تاركاً حطاماً تشيع الفوضى بين جنباته ويتخبط الأحياء فى دماء القتلى والجرحى ويتعثرون فى أشلائهم ويسود السلوك العام الإضطراب والإرتباك وقد أدى - ضمن ما أدى - إلى قتل 221852 منهم 173981 فى إندونيسيا وحدها ومنهم 3894 من الأجانب الذين قدموا من بلادهم إلى هذه البلاد ذات الطبيعة الخلابة لقضاء عطلة أعياد الميلاد ورأس السنة.

* وقدر خبراء منظمة الأمم المتحدة للطفولة (اليونيسيف) محصلة القتلى من الأطفال بثلث عدد القتلى. كما أصيب 34665 وفقد 11878 وتشريد نحو خمسة ملايين شخص آخرين.

* أكبر الدول تضرراً إندونيسيا تليها سيريلانكا حيث دمر 75% من جزيرة سومطرة الإندونيسية وفى سيريلانكا تم تدمير 191 ألف منزل تماماً وإلحاق أضرار جسيمة بنحو 25 ألف منزل شكل شقوق أو تكسير مما أدى إلى فقد 1.5 مليون نسمة (8% من سكان سيريلانكا) منازلهم وأصبحوا مشردين بدون مأوى كما أن نحو 800 كيلو متر من خطوط السكك الحديدية التى تعتمد عليها سيريلانكا فى المقام الأول قد تم تدميرها تماماً.

* مناطق شاسعة من الأرض أصبحت نظيفة تماماً من كل أشكال الحياة بينما حملت المياه الأنقاض والأشجار والمنشآت إلى أماكن بعيدة وغمرت المياه مساحات هائلة وأغرقت الطرق وإنقطعت الكهرباء وإنعدم الإتصال وتوقف وتعرضت مئات المدارس إلى التدمير الكامل أو الجزئى فضلاً عن هبوط جزء من القشرة الأرضية مشكلة بذلك حفر إنهدامية.

* **فى الهند خربت ودمرت 500 قرية فى اندرابراديش و 300 قرية فى بوند تشيترى وفى اليمن تدفقت مياه البحر لمسافة 150 كيلو متر داخل الساحل اليمنى وفى الصومال إختفى عدد من الصيادين من الوجود حيث وجدوا أنفسهم - وفى لحظة واحدة - ودون أى مقدمات أمام طوفان لا يقاوم.**

إلى اللقاء فى العدد القادم



الجمعية العلمية العربية للنقل
ندوة تأمين سلامة النقل فى مصر

تأمين سلامة النقل النهرى فى مصر

الجزء الأول



بقلم محاسب قانونى / محمد السيد عز الدين البندارى

تنظمت الجمعية هذه الندوة الهامة التى تجمع صفوة المنتدى من الخبراء العلميين والمطبقين وقيادات النقل والمهتمين بقضاياه للبحث والتدارس وتبادل الفكر للتصدى لقضايا فروعه المختلفة وتسهيلاته وما يهمنا فى هذا التجمع الهام هو «تأمين سلامة النقل بوسائله فى مصر لكل المواطنين ونقل البضائع إستجابة لنداء قيادتنا السياسية الحكيمة والواعية بعد الحوادث المؤسفة التى وقعت وأثارت إستياء وشعور المواطنين وفى مقدمتها حريق قطار الصعيد والطائرة المنكوبة فى طريقها من الولايات المتحدة والمتجهة لميناء القاهرة الجوى فى مصر وغرق بعض السفن النهرية العامة فى نهر النيل بهدف التوصل إلى توصيات هامة وعملية قابلة للتطبيق من واقع البحوث المقدمة من الخبراء والمتخصصين فى مجالات النقل وأنشطته بحيث يمكن الإستفادة منها لحل مشاكل النقل وتأمين وسائله.

ويتعرض هذا البحث لمشاكل النقل النهرى والعمل على تأمين سلامة وسائله وتلاقى بعض أوجه القصور والإهمال الذى تعرض له ولوسائله وإعادة الأمور إلى نصابها الصحيح مما له الأثر الكبير فى تطوير المجرى وحل كثير من المشاكل المتعلقة بالنقل النهرى والسياحة.

فقد حبا الله تعالى مصرنا العزيزة بنهر النيل العظيم كشريان الحياة والذى يمتد من منابعه فى وسط أفريقيا حيث البحيرات العظمى فى المناطق الإستوائية وبحيرة تانا بأثيوبيا ماراً بجمهورية مصر العربية حتى المصب فى البحر المتوسط.

يتولى شأنه والإشراف عليه فى مصر مجموعة من الوزارات المعنية وفى مقدمتهم وزارة الرى والموارد المائية، كوزارة الزراعة - السياحة - النقل - الداخلية والبيئة، فالنقل النهرى شريان حيوى لنقل البضائع والركاب.

فقد أهمل النقل النهرى لسنوات عديدة ولم يلقى حظاً من الرعاية والتطوير والتحديث كغيره من وسائل النقل الأخرى وتسهيلاته علماً بأن النقل النهرى من أكثر وسائل النقل حفاظاً على البيئة ويجب الإستفادة من إقتصاديات تشغيله بصفته أرخص وسائل النقل فى خدمة نقل البضائع والركاب.

فقطاع النقل المائى الداخلى بطول نهر النيل وروافده داخل الأراضى المصرية يقوم بخدمة نقل البضائع والركاب من خلال شبكة طرق ملاحية بطول 3500 كيلو متر وعدد 43 ميناء مع عدم وجود معايير الجودة والسلامة لمستخدمى الخدمة والوحدات فضلاً عن أن هذه الموانى النيلية شبه معطلة منذ زمن وحالتها الفنية لا تتواكب مع طاقة إستيعابية لحركة نقل الركاب والبضائع وفى أشد الحاجة لزيادة المخصصات المالية اللازمة فى الموازنة لتوفير قدرة نقل البضائع بأقل تكلفة وتنظيم العدد الأكبر من الرحلات السياحية التى كانت مقصورة على المسافة بين الأقصر وأسوان بشكل غير منتظم وحتى يمكن نقل ما لا يقل عن 15% من بضائع مصر بينما لا يتجاوز قدرته حالياً أكثر من نقل 0.7% أى نحو مليون و200 ألف طن فقط.

أولا: المجرى الملاحى للنهر لتسهيل النقل النهرى للسفينة:

يعانى من مشاكل كثيرة بسبب قلة الغاطس وهو غير محدد بأى شمندورات لتحديد المجرى الملاحى الصالح للملاحة وغير مزود بالعلامات الإرشادية وهى من أهم تسهيلات النقل الواجبة مما يؤثر سلبياً على حركة النقل السياحى والبضائع.

إن كثيراً من المواقع بها إطماء كبير يحتاج إلى أعمال تجريف مستمرة طوال العام مما يزيد من طاقة نقل البضائع والذى يعتبر النقل النهرى أرخص وسيلة للنقل مقارنة بوسائل النقل الأخرى مما يستلزم أهمية تحديد وتعميق المجرى الملاحى لزيادة الغاطس.

ثانيا: ربط المجرى لنهر النيل بالموانى البحرية:

لإمكان الإستفادة القصوى من المجرى الملاحى فلابد من ربط المجرى بموانى البحر المتوسط (دمياط - الدخيلة) فهناك مشروعات تدرس لربط ميناء الدخيلة بالإسكندرية ومنها إلى ترعة النوبارية ومشروعات أخرى جارى تنفيذها لتوصيل البضائع من ميناء دمياط إلى القاهرة مروراً بأهوسة زفتى وقناطر الدلتا الجارى إنشائها حالياً ويبقى ربط مينائى بورسعيد والسويس بالقاهرة عن طريق ترعة الإسماعيلية.

فضلاً عن قدرة السفن النهرية لعمل المناورات البحرية لتخفيف السفن البحرية دون الإستعانة بالصنادل والبارجات وتلافى عمليات الشحن والتفريغ ثم إلى مجرى النهر.

ثالثا: موقع الميناء البحرى المثالى:

هو الذى يرتبط بشبكة النقل المائى والبرى والسكة الحديد لذا يجب تشجيع العمل على إستخدام النقل النهرى فى نقل البضائع والإستفادة من إقتصاديات تشغيله بصفته أرخص وسائل النقل ولزيادة كفاءة تشغيل الميناء وسرعة تدفق حركة نقل البضائع والركاب.

رابعا: الموانى النهرية:

هذه الموانى إندثرت تقريباً والمطلوب إعادة إنشاء موانى جديدة مجهزة بالأوناش والخدمات الملاحية والخاصة بتموين الصنادل وتجميع الصرف الصحى وأماكن للتخزين والتشوين وأجهزة الإتصالات لصنادل نقل البضائع والسفن.

من الأهمية الإقتصادية فى آفاق التنمية الإستفادة من الإمكانيات المتاحة وإمتلاك معدات وأوناش مناسبة من مختلف الأنواع بالموانى النهرية لتسهيل أعمال الشحن والتفريغ لنقل البضائع نهراً بإعتبار أن النقل النهرى أرخص وسائل النقل مع مراعاة التلوث النهرى والبيئة النهرية.

خامسا: الأهوسة والبوابات القطرية:

خلال العشر أعوام الماضية تم إنشاء هويسين درجة أولى فى نجع حمادى وإسنا وجارى دراسة إنشاء هويس إضافى جديد فى نجع حمادى مما كان له الأثر الإيجابى فى حركة الملاحة للسفن السياحية والفنادق العائمة ولكن مازال هناك الكثير منها على سبيل المثال إنشاء هويس درجة أولى فى أسيوط لإمكان تسيير الفنادق العائمة والسفن السياحية فى رحلة طويلة من القاهرة إلى أسوان وربط النقل النهرى بوسائل النقل الأخرى (النقل البحرى - والسكة الحديد - والنقل البرى) أى بالتنسيق مع وسائل النقل الأخرى (النقل متعدد الوسائط).

كذا إصلاح وتجديد تطوير أهوسة ترعة النوبارية وهى الشريان الرئيسى لنقل البضائع بالصنادل من الإسكندرية إلى القاهرة.

سادسا: أسطول النقل النهرى:

يتبع هذا الأسطول لشركتى النقل النهرى والمائى وهو أسطول قديم ومتهالك ويعمل بكفاءة منخفضة جداً حيث أن معظمه قد تم إنشاؤه فى الستينيات والمطلوب إجراء عملية الإحلال للأسطول الذى إنقضى العمر الإفتراضى له منذ سنوات عديدة.

والإستعانة بالترسانات البحرية المتواجدة بالموانى المصرية وعلى مجرى نهر النيل للأسباب الآتية:

1- تجديد الصنادل التى يجرى إصلاحها مع إستبعاد الصنادل الأخرى المتهالكة وتخريدها.

2- إعداد تصميم جديد لصنادل تلائم المجرى الملاحى بعد تطويره وبعد إنشاء الموانئ النهرية لتكون ذات حمولات كبيرة من 1500 طن - 2000 طن حتى يكون تشغيلها إقتصادياً وبما يسمح بنقل بضائع أخرى غير تقليدية كالبضائع الصب والحاويات فمن المعلوم أن زيادة طاقة نقل البضائع بالصنادل سيكون له تأثير كبير فى إنخفاض الحوادث على الطرق وتكاليف صيانتها وتحسين البيئة.

3- تزويد وحدات الأسطول النهرى بأجهزة الإتصال المتطورة طبقاً للمعايير وقواعد الأمان والسلامة لكل من الأفراد والبضائع والسفن وأجهزة الإطفاء المناسبة مع مراعاة سلامة المجرى الملاحى من التلوث طبقاً للقوانين والقواعد المعمول بها محلياً - لتحقيق أعلى معدلات الأمان وأقل معدلات تكلفة.

سابعا: المراسى النيلية الخاصة بالسفن السياحية والفنادق العائمة:

تمثل مشكلة كبيرة تحاصر هذه السفن والفنادق العائمة وخصوصاً فى مدن الأقصر وإسنا وأسوان فعدد الفنادق العائمة يزيد عن 300 سفينة وعدد المراسى محدود جداً ولا يتناسب مع عدد الفنادق العائمة حيث هذا الأمر يمثل عائقاً كبيراً بالنسبة للسياحة التى تدر على البلاد الدخل الكبير فبعض المراسى ترسو به من 4-6 سفن على التوازى ويتم مرور السائحين من سفينة إلى أخرى مع إستخدام السقالات وصولاً إلى الشاطئ ويجد بعض السائحين صعوبة بالغة فى هذا وخاصة كبار السن ولو أضفنا لعدد الفنادق الموجودة حالياً عدداً أخر جارى تصنيعه فإن العدد الإجمالى قد يصل إلى 350 سفينة وبها حوالى 15000 غرفة وهى طاقة فندقية كبيرة تتطلب وجود مراسى كثيرة تكون مجهزة بكافة الخدمات اللازمة.

وتوافقونا القول إن نهر النيل العظيم حائر بين وزارات عديدة طبقاً لما سبق التنويه عنه فى حينه.

ثامنا: العنصر البشرى:

المتمثل فى أفراد الطاقم المتواجد على متن السفينة المسئول عن إدارتها وتشغيلها وإبحاراتها ومدى أهمية إختيار أطقم السفن لتحديد الأكثر ملاءمة للوظيفة سواء بشكل مهنى أو إجتماعى مع ضرورة توفير المهارات والمعرفة التى تساهم بالكامل فى سلامة وكفاءة التشغيل لمنع أو تقليل حوادث السفن نتيجة للأخطاء البشرية مع ضرورة وأهمية توافر المؤهلات العلمية المطلوبة فضلاً عن إتباع التدريب والتقييم المعتمد على التعليم.

الجمعية البحرية المصرية فى إستضافة اللواء شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى

الإتجاهات العالمية للتطور فى النقل البحرى والموانى البحرية



نظمت الجمعية البحرية المصرية بالإسكندرية ندوة عن التغيرات فى النقل البحرى العالمى وفرص الإستثمار والتطور المتاح حضر الندوة اللواء/ عصام بدوى وترأسها الدكتور/ أحمد عبد المنصف رئيس الجمعية البحرية المصرية ألقى خلالها اللواء/ شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى كلمته التى تضمنت ثلاث محاور رئيسية

أولاً: أهم العوامل المؤثرة فى إتجاهات تطور النقل البحرى العالمى وتطور الموانئ عالمياً فى الفترة الحالية

ثانياً: الحقائق الرقمية والإحصائيات الدولية التى إستخدمت فى تحليل وإستنتاج التطورات وتحديد الإتجاهات.

ثالثاً: الإتجاهات المرصودة حالياً والمتوقعة فى المستقبل القريب

سياحة

مزارات لها تاريخ

مدينة الأقصر

★ تعد مدينة الاقصر هى مهد الحضارات حيث تمتد جذورها فى أعماق التاريخ فهى الشاهد على عظمة الإنسان المصرى القديم الذى تفوق بعلومه وفنونه منذ 7 آلاف سنة. وهى تعتبر بمثابة متحف مفتوح للعالم حيث مرت عليها جميع الحضارات بدءاً من الحضارة الفرعونية مروراً بالعصر اليونانى والرومانى فالقبطى وحتى العصر الإسلامى..

بقلم/ أمل شحاته

* تعددت الأسماء التى أطلقت عليها منذ القدم فعرفت فى النصوص المصرية القديمة باسم "تا إبت" أى الحرم أو المكان المقدس ثم أصبحت فى اليونانية "ثيباى" وهو الإسم الذى إشتقت منه كل الكلمات الدالة على طيبة فى اللغات الأوربية مثل "THEBES" فى الإنجليزية وعرفت أيضاً بإسم "واست" بمعنى الصولجان وهو علامة الحكم الملكى تعبيراً عن مدى السلطة التى كانت تتمتع بها. وذكرت فى التوراة باسم (نو - أمون) بمعنى مدينة أمون وذكرها الشاعر اليونانى هوميروس بـ "طيبة ذات المائة باب" وجاءت تسمية "الأقصر" بعد الفتح الإسلامى لمصر عندما بهر العرب بفخامة قصورها وشموخ صروحها.

* حظيت الأقصر بتلك المكانة الرفيعة فى أواخر القرن 21 ق.م عندما تمكن أمراء طيبة من توحيد البلاد من البحر الأبيض شمالاً حتى الشلال الأول جنوباً وتوحدت الأرضين مصر العليا والسفلى وإنتقل بعدها صقر الحكم إلى طيبة وظلت هكذا لما يزيد عن 4 قرون من الزمان.

* تتكون مدينة الأقصر من شطرين البر الشرقى والبر الغربى يفصلهما نهر النيل، وكان يطل على البر الشرقى



مدينه الاحياء فى العصور الفرعونية حيث المعابد الدينية وقصور الملوك وعامة الشعب، ويطلق على البر الغربى مدينة الأموات حيث المقابر والمعابد الجنائزية.

أولاً: آثار الضفة الشرقية

(1) معبد الأقصر:

شيد المعبد للإله "امون رع" الذى كان يحتفل بعيد زفافه لزوجته "موت" مرة كل عام فينتقل موكب الإله من معبد الكرنك بطريق النيل لمعبد الأقصر حيث خصص معبد الأقصر لعبادة ثالوث طيبة الذى يتكون من الإله امون رع رأس ثالوث طيبة حيث صور فى النقوش على شكل إنسان يعلو رأسه تاج بريشتين، وزوجته الإلهة موت حيث تظهر بشكل أنثى كاملة أو أنثى برأس لبؤة وأبنهما الإله خونسو إله القمر ويظهر على شكل شاب يعلو رأسه الهلال والقمر وتتدلى من رأسه خصلة شعر، ويرجع بناءه إلى الفرعونين أمنحتب الثالث ورمسيس الثانى

ندخل للمعبد عن طريق صرح شيده رمسيس الثانى وبه تمثالان ضخمان يمثلانه جالساً، ويتقدم المعبد مسلتين إحداهما موجودة، والأخرى تزين ميدان الكونكورد فى باريس، يلى الصرح فناء رمسيس الثانى محوط من ثلاث جوانب بصفين من الأعمدة، باقى أجزاء المعبد شيدها أمنحتب الثالث حيث توجد صالة الأعمدة التى تضم 32 عموداً بتيجان على شكل حزم البردى فى كل صف 4 أعمدة، الجدار الشرقى للصالة يمثل مناظر الملك مع حملة القرابين وهو يسكب السوائل.

(2) معبد الكرنك

يضم العديد من المعابد من بينها معبد الإله (أمون) والإلهة (موت) وإبنهما الإله (خنسو) إله القمر، يبدأ معبد الكرنك بطريق الكباش ممثلاً للإله امون رمزاً للقوة مروراً بالصرح الأول نحت به تماثيل الملك رمسيس الثانى.

(3) متحف الأقصر

يقع بين معبدى الأقصر والكرنك ويضم المتحف المجموعات الأثرية الفرعونية التى عثر عليها فى الأقصر والمناطق المجاورة لها.

ثانياً: آثار الضفة الغربية

(1) تمثالا ممنون

هى ما تبقيا من معبد تخليد الذكرى للفرعون امنحتب الثالث، يصل إرتفاع التماثل نحو 19.20 م وأطلق عليه الإغريق هذا الإسم حينما تصدع التمثال الشمالى وأخرج صوتاً. فشبهوه بالبطل الأسطورى ممنون الذى قتل فى حرب طروادة وكان ينادى أمه أيوس إلهة الفجر كل صباح فكانت تبكى عليه وكانت دموعها هى قطرات الندى.

(2) مقابر وادى الملوك والملكات

وهى التى أمر ملوك وملكات الدولة الحديثة بنحتها فى باطن الصخر فى هذا الوادى لتكون بمأمن عن عبث اللصوص وتتكون من عدة غرف وسراديب توصل لحجرة الدفن ومن أهم مقابر وادى الملوك "مقبرة توت عنخ امون"، "مقبرة سيتى الأول".

وأهم مقابر وادى الملكات "مقبرة الملكة نفرتارى زوجة رمسيس الثانى"

(3) أقيم فى الضفة الغربية العديد من المعابد لتخليد الذكرى مثل:

* **معبد الدير البحرى:** شيدته الملكة "حتشبسوت" لتؤدى فيه الطقوس التى تفيدها فى العالم الآخر، وأطلق عليه إسم الدير البحرى فى القرن 7م وهو إسم عربى أطلقه سكان المنطقة بعد أن إستخدم الأقباط المعبد ديراً لهم، ويتكون من ثلاث درجات متصاعدة يقسمها طريق صاعد.

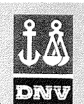
* **معبد الرمسيوم:** لتخليد ذكرى رمسيس الثانى وسجل على جدرانه معركة قادش.

* **معبد مدينة هابو:**
شيد لتخليد ذكرى الملك رمسيس الثالث وبه مناظر دينية وحربية لا تزال فى حالة جيدة.

* **معبد دندرة:**
يقع على البر الغربى على بعد 60 كم شمال الأقصر وهو من المعابد اليونانية الرومانية وبدأ فى بناءه الملك بطليموس الثالث وبه مشهد شهير يمثل الملكة كليوباترا وإبنها سيزاريون يوليوس قيصر، وتشتهر سقوفه بالمناظر الفلكية العديدة التى تضم الأبراج السماوية.

تحتفل مدينة الأقصر بعيدها القومى فى الرابع من شهر نوفمبر كل عام، وهذا التاريخ يوافق ذكرى إكتشاف مقبرة الملك (توت عنخ أمون) أحد ملوك الأسرة الـ 18 الفرعونية على يد الأثرى هاورد كارتر حيث إكتشفت فى 1922/11/4 بكافة محتوياتها.





Barwil Egytrans Shipping Agencies S.A.E.

SERVING ALL OVER THE WORLD


中海集装箱运输有限公司
CHINA SHIPPING CONTAINER LINES CO., LTD.

FAR EAST & SOUTH EAST ASIA & USA EAST COAST



EAST COAST USA



EAST AFRICA & WEST AFRICA



NAVIGATION MARITIME BULGARE, VARNA

MEDITERRANEAN & EUROPE



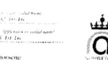
STOLT NIELSEN TANK CONTAINER
EUROP, MEDITERRANEAN & MIDDLE EAST.

SEAMATES
U.S.A.& CANADA



U.S.A & FAR EAST

DET NORSKE VERITAS
MANAGEMENT SYSTEM CERTIFICATE



Port & Marine Services including handling of Cargo and Logistic Solutions.

Høvik, 2004-10-06
Det Norske Veritas Certification AS



Sissel Vaksvik

Lack of fulfilment of conditions as set out in the Appendix may render this Certificate invalid.

Barwil

Barwil Egytrans Shipping Agencies S.A.E.

office: 9 Hussein Hassab & Bani El-Abbasi Street
El-Zaher Building (2) Sultan Hussein
Alexandria - Egypt

Telephone: +20 3 484 3510
Telefax : +20 3 486 9555

e-mail: barwil.alexandria@barwil.com
Internet: www.barwil.com



الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

ش.م.ق.م

شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع

ت.ش.م.م

DAMITTA CONTAINER& CARGO HANDLING CO.

DCHC

أقرب الموانى لمراكز الإنتاج والتوزيع

شبكة مواصلات متطورة

تقلل تكاليف النقل الداخلى إلى جميع محافظات الجمهورية

إنهاء الإجراءات والتسليم فى نفس اليوم

الخدمة الممتازة والسرعة فى الأداء

طوال ٢٤ ساعة - سبعة أيام فى الأسبوع

تعريفة مخفضة لحاويات الترانزيت والبضائع العامة

تربط مجموعة خطوط ملاحية عالمية منتظمة ميناء دمياط بموانى العالم

نحن دائماً . . . . بابك إلى الأسواق العالمية

المركز الرئيسى : داخل الدائرة الجمركية - بميناء دمياط
عنوان تلغرافى : دمياكونت دمياط
تليفون: ٢٩٠١٢٠-٢٩٠١٠٠-٢٩٠١٠١- ٠٥٧/٢٩٠١١٨
فاكس : ٠٥٧/٢٩٠٧٧٧
الرقم البريدى: ٣٤٥١١ - ص.ب ١١ دمياط
e-mail:damietta@dchc.com.eg

تخريج دفعة جديدة من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

شهد الدكتور عصام شرف وزير النقل والسيد اللواء محمد عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية والأستاذ الدكتور محمد عبد اللاه رئيس جامعة الإسكندرية والدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى حفل الأكاديمية بتخريج دفعة جديدة وذلك بفرع الإسكندرية بقاعة المؤتمرات بالشاطبى يومى 16، 17 مارس 2005 حيث تم تخريج 115 طالب وطالبة من كلية الإدارة والتكنولوجيا و95 طالب وطالبة من كلية النقل البحرى بالإضافة إلى 10دارسين من حاملى الماچيستير والدكتوراه فى التخصصات البحرية كما تم تخريج 186 طالب وطالبة من كلية الهندسة والتكنولوچيا.

أما حفل التخرج بالقاهرة فقد كان بقاعة المؤتمرات بمدينة نصر يوم 24 مارس 2005 حيث تم تخريج 79 طالب وطالبة من كلية الإدارة والتكنولوچيا و 66 طالب وطالبة من كلية الهندسة والتكنولوچيا و 30 طالب وطالبة من كلية النقل البحرى.

هذا وينتمى هؤلاء الخريجين إلى جنسيات 19 دولة هى : "الأردن - الإمارات - البحرين - سوريا - السعودية - السودان - العراق - عمان - فلسطين - قطر - الكويت - لبنان - ليبيا - مصر - المغرب - اليمن - الصومال- چيبوتى - ألمانيا - كندا".



أحمد رجب حسن رجب



أحمد فتحى القبانى

لقاء بفندق مريديان هليوبوليس



إفتتح فضيلة الإمام الأكبر د. محمد سيد طنطاوى شيخ الأزهر ورئيس المجلس الإسلامى العالمى للدعوة والإغاثة، وقداسة البابا شنودة الثالث بابا الإسكندرية وبطريرك الكرازة المرقسية؛ الدورة العالمية الأولى للحوار بين الأديان التى ينظمها بالقاهرة المنتدى الإسلامى العالمى للحوار بالسعودية ومجلس كنائس الشرق الأوسط ببيروت. تحت عنوان «الأديان ومقاصد الحوار» حيث تم إختيار فندق مريديان هليوبوليس لإقامة هذا الحدث.

وكان فى إستقبال سعادتهم ممدوح فرج نائب مدير عام الفندق وسناء أمين مديرة قسم المؤتمرات والحفلات حيث إلتقطوا صورة تذكارية مع كبار الزوار.

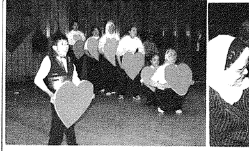
مدير عام جديد لفندق مريديان هليوبوليس

إنضم السيد/ يورج لنبر إلى أسرة مريديان هليوبوليس لشغل منصب مدير عام الفندق.

السيد/ لنبر ألمانى الجنسية ومتزوج، إلتحق بالمجال الفندقى منذ عام 1976 حيث تدرج بمناصب عديدة بأوروبا، أمريكا ودول الشرق الأقصى وكان آخر منصب له مدير عام منتجع fullmoon بجزر المالديف.

والجدير بالذكر أن السيد لنبر وحرمه سعداء لتواجدهم فى بلد الحضارات والثقافة المصرية العريقة.

أسرة المريديان تتمنى لهم التوفيق والإزدهار الدائم.



الطفل/ أحمد شوقى

الذى يعانى من إعاقة بالكتف والأرجل وبرغم هذه الإعاقة فهو شعلة من النشاط البدنى وفى الصورة يقوم بتأدية رقصة الحب



أستاذ/ عماد النجار وكيل مديرية الشئون الإجتماعية

أستاذ/ فهمى أبو يوسف رئيس الجمعية

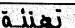
أستاذة/ وداد شلبى نائب رئيس الجمعية

المهندسة/ صفاء شلش مدير الجمعية



الكفيف/ محمود حسن

جمعية زينيا للمكفوفين والذى قام بأداء أسماء الله الحسنى بجودة عالية



تهنئة



الأستاذ/ محمد شاكر الكاتب الصحفى وحرمه السيدة/ وداد شلبى يتقدمون بخالص التهنئة للدكتور/ عصام عبيد بكلية الآداب جامعة أسيوط(قسم المكتبات والمعلومات) لحصوله على درجة الدكتوراه بمرتبة الشرف الأولى عن الرسالة المقدمة منه وعنوانها "الدوريات الأجنبية فى مكتبات الكليات العلمية بالجامعات".



أنشطة الشركة :

شحن وتفريغ :

مزاولة أعمال الشحن والتفريغ لسفن البضائع العامة والعبارات.

خدمة تشغيل ساحات :

مزاولة أعمال تداول الحاويات والأنشطة المرتبطة بها من أعمال التحميل والتعتيق والتستيف والنقل والتشفيت بالساحات لكافة أنواع الحاويات الواردة والصادرة.

خدمة الحاويات :

- خدمة نظافة وصيانة وإصلاح الحاويات العادية
- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات المبردة
- خدمة إختبار ما قبل الرحلة للحاويات المبردة (PTI)
- خدمة تشوين الحاويات الفارغة

© Art Link



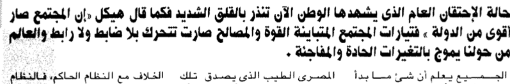
www.ship-crew.com

٨ شارع محمد رجب (إتحاد ملاك البستان) خلف فندق ميركوري - سابا باشا - الإسكندرية

تليفون ٥٨٤٢٣٩٨(٠٣) تليفون/فاكس: ٥٨٤٢٥٢٨ (٠٣) ص.ب: ٢٢٠ سيدى جابر - الإسكندرية



نشأت الديهى يكتب



إذن فلتسقط الديمقراطية... ديمقراطية أولاد الذوات

حالة الإحتقان العام الذى يشهدها الوطن الآن تنذر بالقلق الشديد فكما قال هيكل «إن المجتمع صار أقوى من الدولة » فتيارات المجتمع المتباينة القوة والمصالح صارت تتحرك بلا ضابط ولا رابط والعالم من حولنا يموج بالتغيرات الحادة والمفاجئة .

الجميع يعلم أن شئ ما بدأ يتحرك فى أحشاء الوطن؛ بيد أنها الإيجابية السياسية التى طالما تحطمت على صخرة السلبية والمخاوف الإقتصادية، إن الإصلاح الإقتصادى الذى أسمع عنه منذ لحظة نعومة أظافرى لم تأتى ثماره ، فشجرة الإصلاح لم تثمر بعد، بيد أن الشجرة كانت (ذكراً) لا تثمر. أو أن زارعوها لم يجيدوا فن الزراعة وإنما أجادوا فن الكلام، ليس ذلك فحسب بل أجادوا فن الرقص على سلالم متهالكة، والجميع كان يراهم وهم يعيشون بمقدرات الوطن، لكن الكارثة أنه رغم رؤية الجميع لهم إلا أنهم لم يروا أنفسهم إلا وهم خارج السلطة تصب عليهم اللعنات من الجميع على مدار عشرات السنين يأتى رئيس الحكومة ويبشرنا أن الغد سيكون أكثر إشراقاً عن ظل حزمة من الإصلاحات؛ ويذهب غير مأسوف عليه ويأتى خلفه ويصنع صنيعه بنفس المفردات والتصريحات مع إختلاف المسميات والشخصيات ويبقى الحال كما هو على المواطن المصرى الطيب الذى يصدق تلك التصريحات لأنه يؤمن أن الحكومة أية حكومة والوزير أى وزير لا يصنع إلا خيراً ولا يفكر إلا فى الخير لصالح الوطن والمواطنين، لقد أمنا حتى الثمالة بأن الإصلاح الإقتصادى يحتاج إلى حكومة قوية (تأتى) على أسس ديمقراطية، والآن دقت طبول الإصلاح البعض يقسم بأنها مستوردة والبعض الآخر يقسم بأنها صناعة محلية والخلاصة أن رياح الحرية والديمقراطية والإصلاح السياسى بدأت تهب على مصر ومنها سوف تنتقل إلى جميع بلاد العرب لتصبح المنطقة مغلفة بالحرية والديمقراطية وتداول السلطة . إن مصر حملت لواء المد الثورى الذى إنتشر وإنشطر ووصل إلى الآفاق بفضل قيادة وزعامة جمال عبد الناصر. إن الظرف التاريخى الذى تمر به مصر الآن يحتاج إلى تضافر الجهود المخلصة، إن أبناء الوطن المخلصين لا يسعدهم بأى حال من الأحوال أن تعم الفوضى فى الشارع المصرى مهما كانت حدة الخلاف مع النظام الحاكم، فالنظام الحاكم والحكومة الحاكمة ليست صاحبة هذا الوطن وأن المواطن هو الحاكم الحقيقى مهما كانت التناقضات، إننى على ثقة ويقين بأن المستقبل القريب يحمل تغيراً ما.. ولكن شكل وحجم هذا التغير يظل محل نظر ورؤى وآراء إننى أرى أن أى تغيير لابد وأن يبث دماءاً جديدة فى عروق الوطن - هذه الدماء ليس شرطاً أن تكون دماء الأمراء والبشوات وأبناء المسئولين، كما أن هذه الدماء ليست حكراً على أبناء مصر الجديدة، إن مصر ملكاً للجميع وليست ملكاً لأعضاء لجنة السياسات وأصحاب الحظوة وتجار العلاقات العامة - يا سادة مصر العظيمة التى أنجبت جمال عبد الناصر قادرة على أن تنجب مائة جمال عبد الناصر !!

وجمال عبد الناصر المنتظر موجود هناك فى حقول مصر وريف مصر وصحراء مصر ومصانع مصر، جمال عبد الناصر المنتظر ليس شرطاً أن يكون جالساً تحت شمسية برتقالى فى نادى الأثرياء [illegible] شرطاً أن يكون صديقاً للأمريكان والأوروبيين، ليس شرطاً أن يكون ليبرالياً إنفتاحياً - إن جمال عبد الناصر المنتظر ليس شرطاً أن يكون من أعضاء لجنة السياسات ولا هناك ضرورة أن يكون عضواً فى الحزب الوطنى بل يكفى أن يكون مصرياً بسيطاً من وسط جموع الشعب المطحون، إننى أناشد رئيس مصر القادم سواء كان مباركاً أو غيره أن يغير الوجوه التى ظلت فى مناصبها عشرات السنين حتى من باب التغيير الشكلى

سيادة الرئيس ..

إننا نحتاج إلى تغيير جذرى فى السياسات والأشخاص ولنبدأ بالأشخاص، إن رجل الشارع لديه حس وطنى لا يحتاج إلى مركز إبن خلدون ولا يحتاج إلى مركز حقوق الإنسان ولا يحتاج إلى نصائح أمريكية ولا يحتاج إلى نصائح إرهابية. إن المواطن يحب الوطن ويحترم النظام - أى نظام - لكنه يحلم بالتغيير من أجل مصر.

معارك الجمارك

تطبيق نظام السماح المؤقت

وافق جلال أبو الفتوح رئيس مصلحة الجمارك على تطبيق نظام السماح المؤقت على الصناعات التجميعية الواردة فى المادة 6 من قانون الجمارك، حيث يطبق هذا النظام على الشركات الملتزمة، وقد تعهد أبو الفتوح بعدم تعديل قيمة الفواتير وإعتمادها طبقاً لما هو موضح فى الفاتورة، وتقوم لجان من الجمارك والضرائب العامة بمراجعة الدفاتر بالمصانع للتأكد من أن القيمة الموضحة هى المثبتة بالدفاتر الخاصة بالمنشأة، كما أنه سيتم فحص البضائع القادمة من الخارج فى ميناء الوصول النهائى حتى لو كانت الموانى الجافة

كلاكيت

تانى مرة

★ الصف الثانى بالجمارك للخلف در!!

يردد الخبثاء أن رئيس الجمارك الحالى قام بإبعاد كل القيادات التى تصلح لتولى قيادة المصلحة من بعده ووضعها فى أماكن بعيدة عن الأضواء. والتلميح أنا شخصياً ليس لى رأى ولا توجد لدى معلومات لكننى أعرض ما يدور وأتمنى أن أجد رد من أى مسئول.

★ [illegible] واحترام متبادل

[illegible]لال أبو الفتوح [illegible] الجمارك [illegible]

رغم وضوح الخبر المنشور بالباب إلا أن إدارة التحرير بالمجلة فوجئت وأصيبت بالدهشة فور تلقيها رداً من مكتب رئيس مصلحة الجمارك. وللأسف الشديد يحمل هذا الرد كثيراً من معانى التصحيح والتصويب والعتاب. بل ووصل الرد فى أجزاء عديدة منه إلى حد التجريح فى كاتب الخبر وإتهامه بالجهل والجهالة والضلال وعدم معرفة ما يدور بمطبخ الجمارك. وبالحق أقول:

إننا نحترم الأستاذ جلال أبو الفتوح لتاريخه الطويل المشرف ونظافة يده التى لا يختلف عليها إثنان. لكننا علمنا أن هناك معلومة يتم تداولها على أنها حقيقة ولم نجزم بصحتها أو عدم صحتها وقلنا بالنص (ليس لدينا معلومات ونريد الرد) إذن لماذا الهجوم ولماذا التقريع؟ ألا يجب أن يتم القراءة بتأنى وعقلانية ثم كتابة رد من أجل القارئ والحقيقة ولا شئ غير الحقيقة إننى أدعو الأستاذ جلال أبو الفتوح أن يقرأ تلك السطور ويقرأ الرد الوارد من مكتبه.. سيفاجأ أن الرد الوارد لا علاقة له بالموضوع تماماً ونتحداه.

***





الجمعية العربية للملاحة ترعى تكنولوچيا معلومات النقل البحرى

إعداد/ ياسمين عبد المجيد

تحت رعاية معالى وزير النقل. الدكتور عصام شرف نظمت الجمعية العربية للملاحة برئاسة الدكتور رفعت رشاد فى الفترة من 19 إلى 20 إبريل الماضى بفندق شيراتون المنتزة مؤتمرا بعنوان "تكنولوچيا المعلومات فى النقل البحرى" برعاية الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى تضمن المؤتمر عدة جلسات بدا بالجلسة الإفتتاحية والتى تضمنت كلمة الدكتور رفعت رشاد رئيس مجلس إدارة الجمعية ورئيس المؤتمر مرحبا بالسادة الحضور واكد سيادته بان تكنولوچيا المعلومات المحرك الفاعل فى كافة مجالات الإدارة والتشغيل فى الموانى البحرية تلتها كلمة اللواء إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط وتضمنت عرضا وافيا لكافة الإنجازات والتطورات الموجودة بميناء دمياط والجهود المبذولة للوصول لميناء يعمل باحدث التقنيات وكلمة المهندس محمود مرسى العضو المنتدب لشركة الحلول المتكاملة للموانئ إحدى الشركات الداعية للمؤتمر وكلمة اللواء شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى نيابة عن الدكتور عصام شرف الذى إستعرض فيها المعنى الواسع لمصطلح تكنولوچيا المعلومات فى النقل البحرى..



وإستكمل سيادته قائلاً إذ أن إهتمامات البعض تنحصر فى جزء من المعنى الذى يشمل حالياً المجالات الآتية:

* تكنولوچيا تبادل المعلومات عن السفينة والموقع لتجنب الحوادث والتصادم وتنفيذ أعمال البحث والإنقاذ
.etc ... AIS- SAR- VTMS- GDMSS
* تكنولوچيا تبادل المعلومات عن البضاعة والحاوية ووصولاً إلى التجارة الإلكترونية وتبادل المعلومات إلكترونياً ويشمل كل أعمال المجتمع الميناني واللوچستيات EDI.
* تكنولوچيا إدارة الميناء كله أو جزء منه إلكترونياً (نظم المعلومات المتكاملة بالموانى) MIS, IPM
* تكنولوچيا المعلومات والتنبؤ الجوى ء الطقس والبحر والإتصالات . الأقمار الصناعية
* تكنولوچيا المعلومات الإلكترونية الفنية عن موقف السفينة وأجزائها داخل السفينة
* تكنولوچيا المعلومات للقواعد والبيانات عن مؤشرات الأداء وقواعد البيانات الأساسية بالموانى والموانى التخصصية وشركات النقل البحرى...إلخ MDB

وسيشمل مستقبلاً أشياء عديدة قد يكون منها:

* إستنتاج أقصر المسارات الملاحية وتعديلها وقتياً وفورياً بما يحقق توفير إستهلاك الوقود وتقليل النولون .
* معرفة موقع كل حاوية والبضاعة من لحظة الشحن وحتى لحظة التفريغ بدمج معلومات MIS, AIS
* تكنولوچيا المعلومات للأمن البحرى ISPS, CSI .
* GIS بالموانى

وختاماً إستمع الحاضرون لكلمة الدكتور جمال الدين مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى الذى شرح فيها أهمية تكنولوچيا معلومات النقل البحرى ومعهد تدريب الموانى.

ومن خلال إنعقاد الجلسة الأولى للمؤتمر تحت عنوان "**الخدمات الإلكترونية فى النقل البحرى**" برئاسة اللواء شيرين حسن ، قدم الدكتور صابر الغنام عضو هيئة التدريس بجامعة قناة السويس بحثاً حول "أثر نظام التبادل الإلكترونى للبيانات(EDI) ونماذج الإيديفاكت EDIFACT فى تطوير تكنولوچيا معلومات النقل البحرى وأيضاً الربان وائل خطاب بالأكاديمية العربية للنقل البحرى قدم بحثاً حول إستخدامات تكنولوچيا المعلومات فى النقل البحرى
Implementation Information Technology in Maritime Transport

وحول
The Importance of an Effective security Policy for E-commerce Buisiness

كانت كلمة الأستاذة بريكسال المليجى بالأكاديمية العربية للنقل البحرى وجاءت الجلسة الثانية برئاسة الدكتور يسرى الجمل نائب رئيس الأكاديمية تحت عنوان (**نظم المعلومات المتكاملة فى الموانى**) تحدث من خلالها المهندس زكريا نور محمد ممثل رئيس هيئة البريد حول نظام المعلومات المتكامل للموانى المصرية.

أما المهندس إبراهيم شعيب بشركة تنمية ميناء السخنة فقدم بحثاً وافياً عن "**البنية التحتية للمعلومات بميناء السخنة**".

وجاءت الجلسة الثالثة برئاسة الدكتور إسماعيل مبارك مستشار رئيس مجموعة أميرال بعنوان "**الخدمات الأمنية فى الموانى**" لتضم عدة أوراق بحثية قدمها الربان عصام السيد بدوى – الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى حول "**دور المنظمة البحرية الدولية فى تأمين سلامة السفن والموانى**"
IMO Role in Ship's and port's security .

والربان إيهاب عثمان –عن
"The use of AIS Technology in VTS operations".

والأستاذ طارق زغلول بشركة CMA-CGM قدم بحثاً حول
(The rise of service marketing)

وقد عقدت الجلسة الرابعة برئاسة الربان محمد سعيد بلبع بعنوان "تطبيقات الخرائط الإلكترونية فى خدمات الموانى" وقد تحدث الربان أشرف العسال من الجمعية العربية للملاحة عن
"ENC Production for Damietta Harbour from Survey Source Information

وتحدث أيضاً الربان نافع عبد الحميد بالأكاديمية والدكتور بوهدان بليتش فى اليوم الثانى تجمع المشاركون فى المؤتمر بدعوة لزيارة ميناء دمياط وقد عقدت جلسة بميناء دمياط لعرض تطبيقات نظم المعلومات بميناء دمياط

واخيرا فقد عقدت الجلسة الختامية بحضور رؤساء الجلسات وتم إستعراض اوراق المؤتمر فى مناقشة عامة إتسع فيها الحوار بين الحضور ورؤساء الجلسات فى جو ملاه المودة وقد عاد الجميع إلى الإسكندرية مرة اخرى فى إنتظار مؤتمرا آخر ليحمل الجميع مرة اخرى إلى ميناء دمياط.





شعبة خدمات النقل الدولى

وسلسلة الدورات التدريبية المتخصصة

عقدت شعبة خدمات النقل الدولى برئاسة السيد اللواء/ محمود السماك وتحت إشراف لجنة التدريب والتدريب العملى برئاسة السيد المهندس/ مدحت القاضى سكرتير عام الشعبة تحت عنوان:

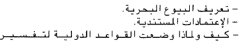
"البيوع البحرية والقواعدالدولية لتفسير المصطلحات التجارية 2000"

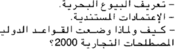
"INCOTERMS 2000"

بمعرفة الأستاذ الدكتور/ فاروق ملش نائب عميد معهد النقل الدولى واللوچيستيات بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى وتضمنت ما يلى:

د/ فاروق ملش







- تعريف البيوع البحرية.
- الإعتمادات المستندية.
- كيف ولماذا وضعت القواعد الدولية لتفسير المصطلحات التجارية 2000؟



INCOTERMS 2000

- المجموعة الأولى **EX WORKS**
- المجموعة الثانية **FCA**
- المجموعة الثالثة **CPT-CIP**
- المجموعة الرابعة **DDU-DDP**
- تدريبات وتمرينات تطبيقية على البيوع البحرية

وقد عقدت هذه الدورة القصيرة يوم الثلاثاء الموافق 8/3/2005 بالإسكندرية وعقدت يوم السبت الموافق 12/3/2005 بالقاهرة وحضرها 100 مشترك من 45 شركة شحن أعضاء بشعبة خدمات النقل الدولى.

الجسر

الطير المهاجر يبحث عن سماء الوطن

بقلم / السيد عبد الجيد السيد

ما أن تبتعد عن ربوع هذا الوطن الأمين حتى تشعر بفقدان الجاذبية نحو كافة الأشياء من حولك، ويملك قلبك ذلك الحنين الغريزى إلى ديار الأهل ورفقاء الحياة الطيبين، وتهفو نفسك لتلك النسمات التى طالما داعبت فيك المشاعر الصادقة، وذلك النهر من الحب الذى روى ريعان الصبا، ونمت على ضفافه، رياحين الشباب، إنها المعادلة الصعبة فأنت لا تشعر بقيمة تراب هذا الوطن إلا عندما تطأ قدماك أرض الغربة وتدخل ضمن أسراب الطيور المهاجرة حتى وإن إختلف كل سرب فى غايته إلا أن جميعهم مهما طال بهم الترحال فإنهم دائماً يبحثون عن سماء الوطن.

فقد رحل عنا أعز الناس وأطيب الناس إلى بلاد الغربة حاملاً أحلام لم تجد سبيلاً فى أرض الوطن كى تتحقق، وباحثاً عن شعاع من الأمل يهتدى به فى ظلمة الطريق إنها الرغبة فى الإرتقاء بمستوى المعيشة بعدما عجزت مؤسسات الوطن على توفير الحد المعقول من رغد العيش لأفراده من خيرة شبابه والذين طال بهم البحث وتشعبت بهم السبل ولم يجدوا ملجأ إلا أن يحملوا رحالهم إلى أرض المهجر حيث يبدءوا الحياة من جديد، مجاهدين فى مجتمعات غريبة عنهم لينصهروا فى بوتقة الغرباء أملين تحقيق الأحلام الوردية والتطلع إلى بناء مستقبل أفضل. وهم فى سبيل ذلك منهم من يضطر إلى بيع كل ما يملكه من أجل تلك الهجرة سواء بأن يسلك السبل الشرعية والتى غالباً ما تكون صعبة المنال أو أن ينتهى بهم البحث إلى الوقوع فريسة سهلة فى شباك أشخاص معدومى الضمير ليذهب ما جمعوه أدراج الرياح ويعودوا إلى ديارهم مرحلين بقوة القانون لأنهم سلكوا دروب غير شرعية ودائماً تطالعنا الصحف بأنباء من قد ضلوا الطريق وصارعوا الأمواج نجاه من الموت المحقق بعد أن إكتشفوا أنهم راحو ضحية تلك العمليات المنظمة للهجرة الجماعية غير الشرعية. والأجهزة الحكومية المعنية تصدر بيانات تبين ما تم إتخاذه من التدابير بما يكفل عدم تكرار تلك المأساة الإنسانية من خلال التوعية والإرشاد وسد كل الذرائع التى من شأنها أن تؤدى بالشباب إلى الوقوع فى براثن النصب والإحتيال.

إننا لسنا ضد الطموح إلى تحقيق الأفضل لكن يجب أن نولى تلك الظاهرة قدراً من المتابعة والدراسة لأنها تتعلق بأهم مقومات التنمية وعمادها ألا وهو العنصر البشرى تلك الثروة الطبيعية التى هى عماد تقدم الأمم. وعلى الجانب الأخر نجد الباعث العلمى والرغبة فى متابعة أساليب التكنولوچيا الحديثة والحياة العلمية فى مناخ لا يعرف غير تقدير الملكات العلمية والعمل على تنميتها حتى تؤتى ثمارها وتلك غاية للعديد من أبناء الوطن الذى يبتغى أن ينهل من بحار العلم تعد دافعاً للهجرة حيث الإتصال المباشر بمقومات العلم الحديث فى شتى المجالات والتى قد لا توفرها البيئة العلمية الوطنية.

عزاء

عزاء واجب

توفيت إلى رحمة الله تعالى السيدة / سهير توفيق دغيدى المدير التجارى بشركة آمون للملاحة (سابقاً) وحرم السيد / وجيه عرفة مصطفى رئيس الإدارة المركزية لشئون الموانى بوزارة النقل البحرى (سابقاً) وأسرة تحرير المجلة و جميع العاملين بها وكذا العاملين بقطاع النقل البحرى يقدمون أخلص التعازى داعين الله أن يتغمد الفقيدة برحمته ويلهم الأهل الصبر والسلوان

عزاء

عزاء واجب

اللواء/ عاصم السيد أحمد وأسرة تحرير المجلة وجميع العاملين بها يشاطرون بمزيد من الحزن والألم الدكتور ربان/ رفعت رشاد الدكتور ربان/ رشيد رشاد فى وفاة المغفور لها بإذن الله والدتهما تغمد الله الفقيدة بوافر رحمته وللأسرة خالص العزاء

منوعات



أطول مبنى فى فرنسا يسبب السرطان!!

كشفت وسائل الإعلام الفرنسية أن أطول أبراج فرنسا والموجود بالعاصمة باريس يضم كمية كبيرة من مادة الاسبستوس مما يهدد العاملين والزوار بخطر الإصابة بالسرطان ... ويعمل حالياً 500 موظف بالمبنى البالغ إرتفاعه 210 متراً والذى شيد فيما بين عامى 1969 و 1972 م حيث لم تكن هناك قوانين تمنع إستخدام الاسبستوس.

من غرائب عالم الحيوان:
الاحجار النادرة مهر انثى البطريق

عندما يتقدم أى شاب للزواج من أى فتاة فإنه يقدم لها مهراً وهدية يوم الخطبة وغالباً ما تكون حلية من الذهب مرصعة بالأحجار الكريمة ... وكذلك الحال عند طائر البطريق فإن الذكر عندما يريد الزواج يبحث عن حجر من نوع نادر فى الطبيعة ويلقيه بين يدى الأنثى التى إختارها فإذا إلتقطت الحجر كان معنى ذلك أنها قبلت به وإن تركته وذهبت فليس على الذكر إلا أن يحمل الحجر وهو حزين ويبحث عن أخرى تقبل به زوجاً لها .. فسبحان من جعل حب الحلى حتى فى إناث الحيوانات.

إبحث مع الشرطة:
تايلاند تبحث عن 82 ثعبان كوبرا

تبحث الشرطة التايلاندية منذ 4 شهور عن 82 ثعبان كوبرا إختفت من مزرعة الصليب الأحمر للثعابين بوسط بانكوك كانت تستخدم فى إستخراج سم لعلاج لدغات الثعابين تبلغ قيمتها حوالى 790 دولاراً ومن المرجح أنها بيعت لأحد المطاعم على أنها نوع غريب من اللحوم.

الاطباء ينصحون المرضى بنكتتين يومياً!!

نكتتان على الأقل يومياً .. هكذا ينصح الأطباء مرضاهم لتجنب الإصابة بالجلطة أو الأزمة القلبية تأتى هذه النصيحة بعد أن أثبتت دراسة علمية أن الضحك يؤدى إلى تحسين وظائف الأوعية الدموية .. الطريف أن الطبيب المشرف على الدراسة «مايكل ميللر» بدأ حياته بالعمل ككوميدى ويقول إنه يحمل دائماً كتاباً للنكت فى جيبه ليرويها لمرضاه.

من أدب النبوة

عن أبى هريرة رضى الله عنه أن رسول الله (صلى الله عليه وسلم) قال: من جلس فى مجلس فكثر فى لغطه، فقال قبل أن يقوم من مجلسه ذلك: سبحانك اللهم وبحمدك، أشهد أن لا إله إلا أنت، أستغفرك وأتوب إليك، إلا غفر له ما كان فى مجلسه ذلك ...

صدق او لا تصدق

* أن النساء تتحدث بلغة تختلف عن لغة الرجال فى جزيرة دومنيكا.
* وأن اللغة الامهرية وهى لغة أثيوبيا تتكون من 267 حرفاً.
* وأن ثمرة جوز الهند تحتاج إلى سنة كاملة لكى يتم نضجها.

حكمة العدد:

«إذا لم تشغل نفسك بالحق .. شغلتك بالباطل»
الإمام الشافعى

معلومات رياضية:

* كلمة (استاد) هى: يونانية قديمة تعنى المسافة المحددة للسباق فى العدو وكانت هذه المسافة تقدر بـ192 متراً.
* ضربت مباراة اسكتلندا 1978م بين فريقى أنفرس وفالكراك الرقم القياسى فى عدد مرات التأجيل حيث تأجلت 29 مرة بسبب سوء الأحوال الجوية.

الكلمات المتقاطعة

حل مسابقة العدد السابق

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	ا	م		ى	ك	ب	ل		م	ر
2	ب	ر		و		ر	ى	س	ع	
3	و		ت	ل	ى	ف	و	ن	ا	ت
4	ت	ل	ب	ى		ا	ع	د	و	
5	م		ر			ن		ا	ل	ا
6	ا	ر	ج	هـ	ا		ر	ن		ل
7	م	هـ		ى	س	د	د		م	ا
8		ا	ل	ب	ط	ر	ى	ق		م
9		ق	ا	ر	و	ا		ر	ب	ا
10	ا	ل		م	ل	ب	س		ا	م

تسالى

أوجد كلمة السر

مطلوب إسم ناد يبدأ بحرف (أ) مكون من "٩" حروف"

ك	ا	ب	ر	ى	ن	ى	ى	م	ل
ى	ك	ن	و	ى	ك	ى	ك	ح	ا
ف	ؤ	ا	د	ص	د	ق	ى	م	ا
م	ى	ل	س	ح	ل	ا	ص	و	ن
ح	س	ن	ح	م	د	ى	ا	د	و
ر	ا	و	ى	ز	ى	ل	ع	ب	د
ع	ا	د	ل	ز	ى	ن	ل	ك	ا
ح	م	د	ى	ن	و	ح	ى	ر	ر
ب	م	ر	و	ن	د	ع	س	م	ا
ش	ح	ت	هـ	ر	ل	ل	و	م	م

الحل بالمقلوب

محمود بكر - مارادونا - مسعد نور - كيكى - موللر - كابرينى - فؤاد صدقى - صالح سليم - حسن حمدى - على زيوار - عادل زين - شحته - حمدى نوح - يكن

دنيـا المرأة

الريجيم .. بالماء؟

- فى الأسبوع الأول من ريجيم الماء يفقد الجسم فيه نحو 5 كيلو جرام ونصف هذه الكمية تكون من المياه لأن 70% من الخلايا الدهنية مكونة من المياه

- لكى تتجنبى أضرار الريجيم من إكتئاب وعصبية وقلة النوم حاولى شرب 3 لترات من المياه يومياً لأن الجسم يتخلص بمساعدة المياه من هذه المواد السامة بالجسم (الأسيتون؛ الأجسام الكيتونية)

- إشربى حوالى 2 كوب ماء بعد الإستيقاظ وقبل الإفطار وقبل العشاء بربع ساعة وبعد تناول الطعام بنصف ساعة

- لا تشربى المياه أثناء الوجبة حتى لا تخفف من العصارة المعدية مما يسبب بقاء الطعام لمدة أطول فى المعدة

★ نصائح ذهبية
التحدث إلى الزوج ... له وقت

أثبتت الدراسة أن الصباح هو أفضل الأوقات للتحدث مع الرجال لذا نصحوا المرأة بإغتنام هذه الفترة لإجراء حديث بناء مع الزوج

الرأى الآخر: إن الإنسان عندما يكون مستيقظاً من نومه يكون مستريحاً جسمانياً وذهنياً إلا إنه يستعد للذهاب إلى عمله فلا يعطى إنتباهاً لزوجته عندما تتحدث بل أن تلك المشغوليات اليومية التى يحملها على كاهله فى بداية الصباح تجعله متوتراً ومشدوداً لا يتحمل أحاديث أو مناقشات بسبب زيادة هرمون الكورتيزون الذى يزداد إفرازه فى ساعات الصباح سلبياً على المزاج

تخلصى من عاداتك الخاطئة التى تعجل بالشيخوخة

★ الروتين فى تناول الغذاء والرياضة

إن تناول أنواع بعينها من الطعام يحد من تشكيلة المواد الغذائية المجددة للشباب التى يتلقاها جسمك و عقلك. كما إن عدم التنويع فى التمرينات الرياضية يقلل معدل حرق السعرات الحرارية

لذلك عليك إضافة صنف جديد لقائمة طعامك مرة كل أسبوع ، و تغيير برنامج تمرينات كل 12 أسبوع

★ التسكع فى المنزل

إذا كنت تقضين وقت فراغك كله فى التسكع فى أركان المنزل دون هدف فأنت تضيعين وقتك بدلاً من أن تنشطى عقلك وجسدك فى ممارسة الفنون و تعلم مهارات جديدة ليست فقط من أجل المتعة و لكن لتحسين ذاكرتك

★ العمل كالآلة دون توقف

الإجهاد والتوتر الزائد يعجلان بشيخوخة مخك وجسدك معاً واللذان من الممكن جداً أن يعملا بصورة أفضل لو أخذا قسطاً قليلاً من الراحة لمدة 15 دقيقة (فى وسط النهار) وإجلسى مسترخية وأستنشقى الهواء بعمق للتخلص من الشعور بالضغط والإجهاد

★ إلتهام الوجبات السريعة

تناول الأغذية المصنعة يتسبب فى السمنة والكسل والشعور بالنعاس لأنها تتحلل سريعاً فترفع مستوى السكر فى الدم وإستبدالها بأطعمة غنية بالألياف كالتفاح والكانتلوب سيمنحك نشاطاً وطاقة بسعرات حرارية أقل



★ الإستخدام الخاطئ للسرير .. كمكتب

السرير للنوم الهادئ العميق الذى تستعيد به أجسامنا حيويتها ولكن الشئ الخاطئ أنه يستخدم للأعمال المكتبية أو المناقشات الحادة مما يسبب الإجهاد والقلق ويؤدى للأرق.



الشركة الأهلية للملاحة والاستثمار

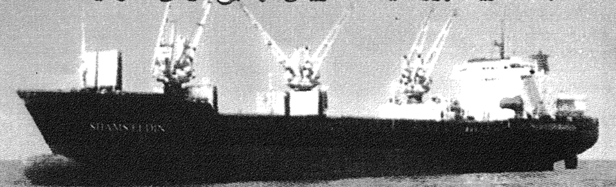
(شركة مساهمة مصرية) منطقة حرة خاصة

NATIONAL SHIPPING & INVESTEMENT CO.

(S.A.E) , (S.F.Z)

ملاك السفن - وكلاء ملاحة - تشغيل سفن - توريدات بحرية

إسكندرية - بورسعيد - السويس - جميع الموانئ الفرعية





ISM CODE

سفن الشركة:

شمس الديـن - حمولة كلية ١٦٢٠٠ طن

سوبر ستــار - حمولة كلية ١٦٢٠٠ طن

ناشيونال ستار - حمولة كلية ٨٢٣٢ طن



١ شارع محمد كمال الدين فهمى (السلطان حسين) تليفون: ٤٨٦٣٢٩٠ ، ٤٨٦٢٢٣٨ فاكس: ٤٨٦٥٧٩٥ تليكس: ٥٤٤٩٨ ابمو الإسكندرية . مصر

HEAD OFFICE: 1,MOHAMED KAMAL ELDIN FAHMY STR.(SULTAN HOUSSEIN) ALEXANDRIA,EGYPT
TEL: 4863290 - FAX: 4865795 TELEX:54498 ABMO UN, P.O.BOX 1362
E-MAIL:Agency@National- Shipping.net Chartering@ National- Shipping .net



جامعة الدول العربية

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى

(عضو إتحاد الجامعات العربية والإتحاد الدولى للجامعات) حاصلة على شهادة الأيزو فى الجودة العالمية للتعليم الجامعى

معهد النقل الدولى واللوچستيات

إلى خريجى الجامعات والمعاهد العليا العاملين فى قطاعات التجارة والصناعة والبنوك والتأمين والنقل بجميع وسائطه وإلى خريجى الأكاديمية الحاصلين على درجة البكالوريوس

يعلن المعهد عن تقديم دراسات عليا للحصول على



- فى إدارة النقل الدولى واللوچستيات (باللغة الإنجليزية)
- International Transport & Logistics
- فى إدارة لوچستيات المستشفيات (باللغة الإنجليزية)
- Logistics of Hospital Management
- فى المعاملات الدولية القانونية والتجارية واللوچستيات (باللغة العربية)
- فى إدارة الخطر والتأمين فى لوچستيات النقل والتجارة الخارجية (باللغة العربية)

مدة الدراسة 4 فصول دراسية بأسلوب المحاضرات يومى الجمعة والسبت (أسبوع دون أسبوع)

تبدأ الدراسة :- بفرع الإسكندرية يوم 23 أبريل 2005

بفرع القاهرة يوم 14 مايو 2005

• للإتصال والإستعلام: مقر معهد النقل الدولى واللوچستيات

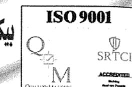
فرع الإسكندرية
طريق جمال عبد الناصر - ميامى ص.ب 1029 الإسكندرية
تليفون:03-5482419 فاكس: 03-5482517

فرع القاهرة
شارع المشير أحمد إسماعيل خلف شيراتون هليوبوليس
تليفون: 3/7/6 - 02-2680442

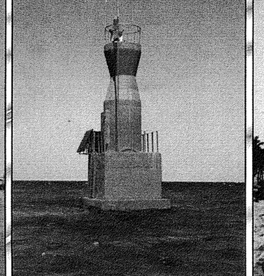
e-mail:iitl@aast.edu











أنشطة الشركة:

- تصميم وتوريد أنظمة المراقبة والتتبع بالراديو والأقمار الصناعية.
- تصميم وتوريد أنظمة ملاحية متكاملة تتماشى مع المواصفات القياسية العالمية بما لديها من مهندسى تصميم على أعلى مستوى.
- تنفيذ أعمال التركيبات والصيانة لشبكات الاتصال وأجهزة الارشاد الملاحى بتكنولوجيا حديثة حيث تمتلك الشركة أدوات إختبار وتفتيش تغطى كافة مراحل التنفيذ.
- أنظمة إتصالات متقدمة لخدمة تكنولوجيا المعلومات وشبكات التليفون المحمول والانترنت.

وتتبع سياسة جودة تهدف من خلالها على تقديم

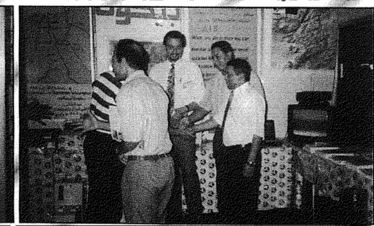
- خدمة راقية بالسرعة المتوقعة طبقاً لمتطلبات الأيزو ٩٠٠١ لسنة ١٩٩٤.
- إستخدام أرقى ما هو متاح من أجهزة ومعدات من خلال شبكة موردين منتقاة

خرائط إلكترونية Electronic Charts — فوانيس ملاحية — أجهزة ملاحية — أبراج GRP

أجهزة DGPS — أجهزة رادار — شمندورات — أنظمة المراقبة بالراديو والأقمار الصناعية

- ...ة تواصل واضح مع عملائنا ومتابعة لخطوات المشروع والانتهاء فى المواعيد المحددة.





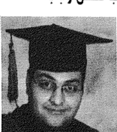
...: 13 Hafez Eb...
...el: (062)33050... (06...)326767 - Fax: (0...)...480
Cairo: Tel...(...)2...1320

E-mail: ...eacon@intouch...om
...site: beacon-eg...t.com

السوي... شارع حافظ إبراهيم
ت: ...٣٣٠٥٠٠ (...) ٣٣٦٧٦٧ (٠٦٢) فاكس: ٣٣٠٤٨٠ (٠٦٢)
القاهرة: تليفون ...١٣٢٠ (٠٢)

مجتمع إنترناشيونال نت

اللواء بحرى/ عاصم السيد أحمد
اللواء بحرى/ إبراهيم عوض
و أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال نت
تهنئ
المهندس/ أحمد رجب حسن رجب
نجل الزميل / رجب حسن رجب



بتخرجه من كلية الهندسة والتكنولوجيا بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى وحصوله على درجة البكالوريوس فى هندسة البناء والتشييد متمنين له دوام التوفيق والنجاح فى حياته العملية



وافانا مراسلنا فى المملكة المتحدة بأن جامعة CANBOURNE
قد منحت السيد الربان/ منتصر إسماعيل السكرى
رئيس مجلس إدارة
الشركة الدولية لخدمات النقل البحرى (I.M.S)
والهيئة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن (E.R.S)
أول شهادة من نوعها تصدر لأحد مواطنى ج.م.ع
وذلك بعد مناقشة مستفيضة للدراسة القيمة التى قدمها سيادته
وقد أوصت اللجنة المشكلة من الجامعة بإيداع الرسالة فى المنظمة البحرية الدولية (IMO) لما لها من قيمة علمية
وأسرة مجلة إنترناشيونال إذ تهنئ سيادته بحصوله على درجة الدكتوراه فى
(فلسفة بناء السفن عابرة المحيطات الحديثة)
DOCTOR OF PHILOSOPHY (PHD) IN
MODERN SEA GOING SHIPS CONSTRUCTION
وأسرة العاملين بالشركتين يهنئون سيادته
ويتمنون له دوام التوفيق والنجاح
فى خدمة صناعة النقل البحرى
والانتقال بخدمة معاينة وتصنيف السفن إلى العالمية



Canbourne University

Montasser Ismail El-Sokkary

Modern Sea Going Ships Construction

Doctor of Philosophy

أسرة تحرير المجلة يهنئون
السيد/ محمد على محمد سعيد
بحصوله على درجة الماجستير فى المعاملات الدولية التجارية القانونية واللوجستيات عن البحث المقدم من سيادته عن تجارة مصر الخارجية على ضوء تطور التجارة العالمية



ألف مبروك

محمد عبدالمنعم مرسي و نهى محمد عزب
ألف مبروك





فى حفل بهيج جمع الأهل والأصدقاء تم زفاف الأستاذ حسن احمد على الأنسة دينا فاروق وذلك بقاعة جاردينيا ألف مبروك وبالرفاء والبنين





ندى إبراهيم أحمد



مروان صالح حامد









نادين نادر سليم محمد

سهيلة عبد الكريم

سلمى عبد الكريم

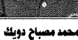
سمر عبد الكريم

أنس شعوط

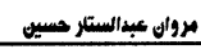
عيد ميلاد سعيد

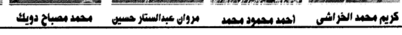


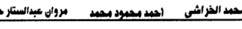
عقد قران وزفاف الأنسة داليا كريمة الأستاذ أحمد منصور محمد مدير الجمعية البحرية المصرية على الأستاذ محمد عبد الفتاح رجب خبير الغطس بشرم الشيخ

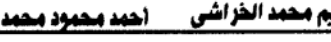












كريم محمد الخراشى

احمد محمود محمد

مروان عبدالستار حسين

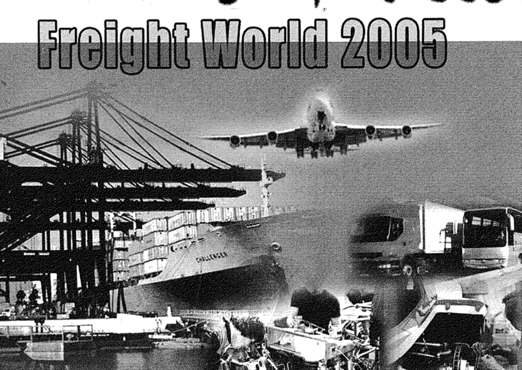
محمد مصباح دويك

اميرة عادل محمد

دعوة للإشتراك

معرض ومؤتمر عالم الشحن

Freight World 2005





Cairo International Fair Ground

From 18 - 20/ 9/ 2005

أرض المعارض بالقاهرة

من ١٨ - ٢٠ / ٩ / ٢٠٠٥

The First Fair & Conference in The Middle East For Air, Sea & Land Freight Companies

أول معرض ومؤتمر فى الشرق الأوسط لشركات الشحن الجوى والبحرى والبرى

الرعاة الرسميون

EGY SHIPPING

EGYCON

Freight World Who Should Attend?	عالم الشحن يحضره كل من:
* Port Authorities	★ هيئات الموانى
* Shipping Agencies	★ التوكيلات الملاحية
* Air Freight Companies	★ شركات الشحن الجوى
* Sea Freight Companies	★ شركات الشحن البحرى
* Land Freight Companies	★ شركات الشحن البرى
* Local Transport Companies	★ شركات النقل المحلى
* Warehousing Companies	★ شركات المستودعات والتخزين
* Packing Companies	★ شركات التغليف
* Door to Door Services	★ خدمات من الباب إلى الباب
* Customs - Clearance Companies	★ شركات التخليص الجمركى
* Insurance Companies	★ شركات التأمين
* Chartering Vessels Companies	★ شركات تأجير السفن (مشارطة الإيجار)
* Banks	★ البنوك
* Stevadoring	★ شركات مناولة البضائع

الرعاة الرسميون









EGYPT LEVANT AGENCIES

Double your chances to recruit and get more customers

الحدث الذى ينتظره جميع المصدرين والمستوردين فى الشرق الأوسط

للإشتراك فى المعرض

Youssef Group

الإتصال يوسف جروب Youssef Group

For any further information please don't hesitate to contact us.

Tel.: +2 (02) 2738899 - +2 (02) 2736982





WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

The pulse of goods around the world, all day and all night

With the largest fleet of container ships connected to a worldwide network of trucks and trains, APL can be relied on to move your goods around the world

Dubai Regional Office:
Telephone: (01) 521304

Sokhna Port Office:
Sokhna Port, Suez.Egypt
Tel.:+2062-3710060
Fax: +2062-3710061

Cairo Office:
5, Farid St., Heliopolis
Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591
4141592, 4141593
Fax: 2-(02) - 4141885

Alexandria Office :
10, Romanian Museum St.,
Al Messalah- Attareen
Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)
Fax: 2-(03)- 4805786

Port Said Office:
21, Al Gabrty St.
Tel: 2-(066)- 3352940, 3352941
3352942
Fax: 2-(066)-3352943

APL